

**UNIVERSIDAD DE PANAMÁ  
VICERRECTORÍA DE INVESTIGACIÓN Y POSTGRADO  
PROGRAMA DE MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA CON ESPECIALIZACIÓN EN  
GEOGRAFÍA REGIONAL DE PANAMÁ**

**EL CANAL DE PANAMÁ ANTE EL COMERCIO MARÍTIMO MUNDIAL Y LOS  
NUEVOS RETOS HEMISFÉRICOS Y GEOESTRATÉGICOS DE LA REGIÓN  
HACIA EL SIGLO XXI.**

**POR:**

**AMAEEL ISAIÁS MONROE ATENCIO**

**TESIS PRESENTADA PARA OPTAR  
POR EL GRADO DE MAGISTER EN  
GEOGRAFÍA CON ESPECIALIZACIÓN  
EN GEOGRAFÍA REGIONAL DE PANAMÁ.**

**PANAMÁ, REPÚBLICA DE PANAMÁ.**

**2009**

### ***Dedicatoria***

... Dedico este esfuerzo académico a dos personas muy importantes. Fueron y siguen siendo mi guía, fuente y fuerza de inspiración para seguir adelante. Hoy no están aquí, pero sí en mi corazón: A mi Madre Nivia de Monroe y a mi amiga Querube De Los Ángeles Araúz, que Dios las bendiga y estén en su seno. A mi Padre y a mis hermanos Massiel, Javier y sobrinos.

### **A g r a d e c i m i e n t o...**

... A Irma Raquel, porque me ha sabido comprender y apoyar en esta etapa, por tu paciencia, cariño y amor. A Ricardo, Irmita y Jarett, por su afecto. A mis amigos, por alentarme: Isabel, Yirina, Cynthia, Arki y David. A mis Profesores asesores, por sus sugerencias.

Les estaré agradecido siempre...

## INDICE GENERAL

	Página
<i>Dedicatoria.</i>	v
<i>Agradecimiento.</i>	vi
<i>Índice General.</i>	vii
<i>Índice de Cuadros.</i>	xiii
<i>Índice de Figuras.</i>	xiv
<i>Introducción.</i>	xvi
<i>Sumario.</i>	1.

### PRIMER CAPÍTULO

<b>Marco referencial y metodología de la investigación.</b>	<b>2.</b>
1. Situación actual del problema.	3.
2. Planteamiento del problema	4.
3. Objetivos de la investigación	6.
3.1. Objetivos Generales	6.
3.2. Objetivos Específicos	7.
4 Limitaciones y delimitaciones de la investigación	7.
4.1. Antecedentes de la investigación	8.
4.2. Variables	9.
4.2.1. Variables cualitativas relacionadas a la investigación	10.
4.2.2. Variables cuantitativas relacionadas a la investigación	13.
4.2.3. Operacionalización de las variables	16.
5 Formulación de la hipótesis	17.
6 Diseño de la investigación	18.
7 Procedimientos y cronogramas	20.



## **SEGUNDO CAPÍTULO.**

### **Balance geohistórico del tema de las rutas: Importancia de los estrechos y canales para la política y la economía comercial mundial. 24.**

1. Papel histórico geográfico de las principales rutas de acceso político territorial y de desarrollo económico, comercial durante la Edad Moderna. 25.
  - 1.1. Mar Mediterráneo 27.
  - 1.2. Estrechos de Bósforo y Dardanelos: Mar de Mármara 28.
  - 1.3. Las rutas de cabotaje hacia el Oriente: Catay y Cipango 30.
  - 1.4. El estrecho de Gibraltar 32.
  - 1.5. La ruta transístmica y el concepto de interoceanidad 33.
  - 1.6. Las rutas del Asia 36.
2. Canales y estrechos artificiales y su importancia durante la Edad Contemporánea. 38.
  - 2.1. El Canal de Suez 39.
  - 2.2. El Canal de Kiel 43.
  - 2.3. Saint Lawrence Seaway: Canal de San Lorenzo. 45.
  - 2.4. El Canal de Panamá 47.
3. El dominio de las rutas marítimas: su administración, importancia en la actividad del transporte y el comercio internacional. 50.
  - 3.1. La Revolución de los Transportes: Evolución. 52.
  - 3.2. Especialización del transporte y El Canal de Panamá 55.
  - 3.3. El Comercio Internacional, la actividad marítima y la participación del Canal de Panamá. 62.
4. Consideraciones tradicionales acerca de las ventajas y desventajas de la posición geográfica de Panamá con respecto a su importancia geoestratégica y comercial. 69.
  - 4.1. Oportunidades, fortalezas, amenazas y debilidades actuales y futuras de Panamá, como respuesta a su posición geográfica. 74.

5. Posición geográfica de Panamá.	77.
5.1. Posición global.	77.
5.2. Posición Regional	81.
5.3. Consideraciones de la función histórica de la posición geográfica	82.
6. Perspectivas actuales acerca de la posición geográfica de Panamá: Su explotación, las tendencias del Comercio Internacional y el valor de la ruta por el Canal.	86.
7. El Cambio Climático y el papel del Canal de Panamá ante el desarrollo de nuevas rutas marítimas comerciales: La ruta del Ártico.	90.
7.1. Aspectos relevantes: ambientales, políticos, económicos y el papel del Canal de Panamá, ante la situación.	92.
8. Los Canales Secos y el Canal de Panamá.	96.

### **TERCER CAPÍTULO.**

<b>Geografía de la Región Interoceánica, Importancia del Canal de Panamá y sus beneficios al país y el Comercio Marítimo Internacional.</b>	<b>100.</b>
1. Aspectos físicos de la Región Interoceánica, su cuenca hidrográfica y la importancia para el funcionamiento del Canal de Panamá.	101.
1.1. Geología de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá	101.
1.2. Geomorfología	105.
1.3. Edafología	109.
1.4. Clima	111.
1.5. Hidrografía.	113.
1.6. Fauna y flora	115.
1.7. Conservación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.	127.
2. Aspectos geográficos, socioeconómicos y políticos del Canal de Panamá y su incidencia en el desarrollo del país y el Comercio Marítimo Internacional en el siglo XXI.	134.
2.1. Característica geográfica, socioeconómica y política	

de Panamá y el Canal en cuanto a su posición geográfica.	138.
2.2. Principales activos del país, relacionados a la explotación de su Posición Geográfica.	147.
2.3. El Canal de Panamá: Evaluación de sus aportes al desarrollo del país.	149.
2.3.1. Evolución del impacto directo de las actividades del Canal de Panamá en la economía del país desde mediados hasta finales del siglo XX.	151.
2.3.2. Impacto de las actividades del Canal de Panamá en el siglo XXI: Actualidad y perspectivas.	157.
2.4. Conglomerado del Canal: Importancia económica para Panamá.	166.
3. La Economía Internacional y su impacto en el Canal de Panamá.	168.
4. Demanda de tránsitos por el Canal de Panamá.	169.

## **CUARTO CAPÍTULO.**

<b>La posición de Panamá y el Canal, ante los nuevos retos hemisféricos y geoestratégicos mundiales en el siglo XXI.</b>	<b>174.</b>
1. La Geografía Política, Geopolítica y Geoestrategia: Conceptos y definiciones.	175.
2. La Agenda Hemisférica: Concepto.	178.
2.1. Antecedentes	178.
2.2. Objetivos, prioridades y metas de las Cumbres de las Américas.	181.
2.2.1. Cumbres de las Américas, Miami 1994:	181.
2.2.2. Segunda Cumbre de las Américas, Santiago de Chile, abril de 1998:	183.
2.2.3. Tercera Cumbre de Las Américas. Quebec, Canadá abril de 2001.	183.
2.2.4. Cuarta Cumbre de las Américas: Declaración de Mar del Plata. Argentina, 5 de noviembre de 2005.	186.

3. El tema de la seguridad, la economía y el entorno hemisférico.	189.
3.1. Efectos de la Agenda hemisférica, en materia de transporte la posición del país y el Canal de Panamá.	193.
3.1.1. La iniciativa del transporte y el Canal de Panamá.	194.
3.1.2. Comité Interamericano contra el Terrorismo.	202.
3.1.3. La Convención Interamericana contra la Corrupción.	204.
3.1.4. La iniciativa energética.	208.
4. Planes estratégicos de desarrollo nacional e internacional en materia de la Política Exterior panameña y la explotación de su posición geográfica, ante las iniciativas hemisféricas.	210.
5. El Canal de Panamá de cara a los nuevos retos hemisféricos y mundiales.	230.
5.1. La Modernización y Ampliación del Canal de Panamá: Importancia.	231.
5.1.1. Antecedentes del estudio.	232.
5.1.2. Capacidad actual de la demanda del Canal de Panamá y su mercado.	234.
5.1.3. El tema geográfico ambiental e histórico: Factores que inciden en la capacidad del Canal de Panamá a largo plazo.	238.
5.1.4. El reto de la capacidad del Canal de Panamá:	242.
5.1.4.1. Importancia de la ampliación de la capacidad sostenible del Canal de Panamá.	243.
<b>Conclusiones</b>	<b>250.</b>
<b>Recomendaciones</b>	<b>254.</b>
<b>Bibliografía</b>	<b>256.</b>
<b>Anexos</b>	<b>265.</b>

## INDICE DE CUADROS

<b>Cuadro</b>	<b>Página</b>
Nº 1. Cronograma de actividades	23
Nº 2. Porcentaje del movimiento de mercancía embarcada a nivel mundial	56
Nº 3. Actividad marítima de las 25 naciones comerciantes en el Mundo, UNTAE 2004	58
Nº 4. Puntos geográficos extremos de la República de Panamá	81
Nº5. Información de distancias entre puertos de la ruta costa Este de Estados Unidos - Norte de Asia y ahorro de la ruta del Canal de Panamá.	88
N 6. Porcentaje de extensión del tipo de bosque en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, según el sistema de Zonas de Vida de L.R. Holdridge.	121
Nº 7. Impacto Directo del Canal en Ingresos del Estado. Años 1980-1999 (Con efecto multiplicador en Millones de Balboas 1982=100).	156
Nº 8 Componentes del conglomerado.	159
Nº 9 Ingresos y gastos de operación del Canal y sus aportes al gobierno nacional del año 2000 al 2005, en millones de dólares 2005=100.	162
Nº 10. Volumen de carga por segmentos en millones de toneladas que pasa por el Canal de Panamá: Años fiscales 2006-2008.	
Nº 11. Plan de Acción de Miami, 1994.	182
Nº 12. Resultados del Índice de Integridad 2008 de las Instituciones Públicas de Panamá.	208
Nº 13. Exportaciones de Panamá hacia Los Estados Unidos Año 2006.	227
Nº 14. Clasificación de segmentos de carga que transitan por el Canal de Panamá, Según tipo de buque. Año 2005.	236
Nº 15. Principales Corredores Interoceánicos de las Américas.	263

## INDICE DE FIGURAS

<b>Figura</b>	<b>Página.</b>
Nº 1. Proyecto de tesis de Maestría En Geografía Regional de Panamá.	22
Nº 2. Principales estrechos y canales naturales del mundo.	35
Nº 3. Principales rutas de las sedas y de las especias.	37
Nº 4. Principales canales artificiales del Mundo.	51
Nº 5. Diagnóstico sobre las oportunidades, fortalezas, amenazas y debilidades de la posición geográfica de Panamá.	78
Nº 6. Posición geográfica y puntos extremos de Panamá.	80
Nº 7. Posición geográfica, global y regional de Panamá.	84
Nº 8. Servicios de línea entre el Noreste Asiático y la Costa Este de Los Estados Unidos de América según el inventario de servicios de línea de buques portacontenedores. Autoridad del Canal de Panamá, (ACP), Abril de 2007.	89
Nº 9. Principales corredores interoceánicos en las Américas.	99
Nº 10. Posición global de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.	102
Nº 11. Mapa físico y coordenadas de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.	106
Nº 12. Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.	114
Nº 13. Cobertura Vegetal de la Cuenca del Canal 2003.	120
Nº 14. Cambios en la cobertura boscosa 1985-2003.	122
Nº 15. Áreas Protegidas de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.	128
Nº 16. Distribución de la Población en La Cuenca del Canal. Censos de Población, año: 2000.	130
Nº 17. Plan Regional y Plan General de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá (Ley 21 de 2 de junio de 1997)	131
Nº 18. Corte transversal del Canal de Panamá.	136
Nº 19. Pagos del Canal al Tesoro Nacional.	155

Nº 20.	Impacto directo, indirecto, inducido y paralelo debido al SEC del Canal sobre la economía nacional. (Con efecto multiplicador, años 2000-2005. Millones de Dólares 2005=100)	164
Nº 21.	Conglomerado del Sistema Económico Derivado de Operaciones del Canal de Panamá: Año 1950-1980- 2000.	167
Nº 22.	Perfil de sistemas regionales de transporte en las Américas según ITHO 1998.	198
Nº 23.	Exportaciones e importaciones de Panamá con Los Estados Unidos y el resto del Mundo. Año 2006.	227
Nº 24.	Exportaciones de Panamá hacia los Estados Unidos Año: 2006.	228
Nº 25.	Evolución de las exportaciones agrícolas de Panamá hacia Los Estados Unidos de América. Año 2006.	229
Nº 26.	Vistas Aéreas de los sitios de Construcción de los Nuevos Complejos de Esclusas.	233
Nº 27.	Comportamiento histórico de los segmentos que Sirve el Canal de Panamá. (1995-2005) (En millones de Toneladas CP/SUAB).	237
Nº 28.	Participación del Canal en el Transporte de Carga Contenerizada en la Ruta del Noreste de Asia a la Costa Este de Los Estados Unidos. (Escenario de Demanda Más Probable).	248

## INTRODUCCIÓN

La Geografía como ciencia de análisis espacial, estudia la superficie terrestre en toda su extensión. La misma, toma en cuenta los fenómenos físicos y humanos que se dan de manera global o regional. El análisis geográfico se basa en una serie de principios teóricos-prácticos y tecnológicos que se aplican en la región, reconociendo el espacio terrestre como un ente dinámico; donde converge una multiplicidad de factores físicos, humanos, ambientales, socioeconómicos, políticos, entre otros. Este esfuerzo académico, constituye precisamente eso: la valorización del espacio geográfico desde una perspectiva socioeconómica y política, tomando en cuenta la dinámica de nuestro país y sus componentes.

Con el título: **El Canal de Panamá ante el Comercio Marítimo Mundial y los Nuevos Retos Hemisféricos y Geoestratégicos de la Región hacia el Siglo XXI**, hacemos un replanteamiento de las ventajas y desventajas de la posición geográfica de Panamá. Este replanteamiento lo logramos aplicando herramientas de análisis que nos permiten establecer y ubicar una serie de situaciones relacionadas a las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas en las que se encuentra nuestro país, pero sobre todo la vía Interoceánica; por su singular posición geográfica. Esta aproximación al fenómeno espacial e histórico de la posición geográfica de Panamá nos permite reconocer su personalidad frente a los demás países, toda vez que la misma, constituye una unidad geográfica independiente, pero con relaciones bien



marcadas con el resto de los países de la región y el mundo, por dicha posición geográfica y las vinculaciones marítimo comerciales, como consecuencia del Canal de Panamá.

De lo anterior se desprende una investigación que trata de aproximarse al análisis de los cambios en los que está inmerso el istmo en materia hemisférica. Se plantea de que manera se puede explotar la posición geográfica en función de estos cambios o como aprovechar nuestros principales recursos naturales como lo es la posición geográfica, por otra parte el aprovechar el capital humano o población educada, los recursos económicos: el Canal de Panamá así como su conglomerado. Todo ello aplicado en una serie de teorías geográficas, geoestratégicas dentro de las nuevas tendencias geopolíticas de los Estados.

En esta investigación planteamos objetivos en los que hacemos una redefinición de la importancia de la posición geográfica de Panamá ante los nuevos retos geoestratégicos y hemisféricos de la región. Se analiza la importancia del Canal de Panamá en la economía nacional y el comercio marítimo mundial, resaltando su valor como potencial económico.

Hacemos una evaluación del desempeño y desarrollo de nuestra política exterior con respecto a la posición geográfica del país, el Canal y la aplicación de modelos y planes en materia hemisférica y geoestratégica en la región y el Mundo.

Es importante señalar que para esta aproximación nos hemos basado en la historia del pensamiento geopolítico, que como sabemos ha sido muy controvertido, toda vez que esta corriente; surge en medio de situaciones negativas y optimistas. Por otra parte, en las últimas décadas la Geografía Política se ha enriquecido con la dinámica de la globalización y la búsqueda de un orden más representativo de las urgencias humanas para el siglo XXI. La Geopolítica y su aplicación surgen como una forma de conocimiento útil y necesario en la comprensión de la dinámica de los conflictos políticos, de seguridad militar de estrategia comercial-económica como consecuencia de las relaciones de poder hegemónico; entre otros aspectos.

En esencia el conocimiento geopolítico tiene cada vez más una connotación y sentido en la aplicación de teorías y tendencias a la realidad sociopolítica, económica de los Estados, entre otros aspectos. Aunque es una corriente y concepto surgido en las primeras décadas del siglo XX, la Geopolítica se ha aplicado desde el origen de las grandes civilizaciones conocidas; pues la influencia de los factores físicos geográficos (recursos naturales); sobre las decisiones políticas y económicas de los Estados ha estado siempre ligada.

Esta investigación consta de cuatro (4) capítulos en los cuales hacemos énfasis más que todo en el tema de la posición geográfica del país, el Canal de Panamá y la influencia de los cambios en materia geoestratégica para la región.

El primer capítulo de nuestra investigación corresponde al **Marco Referencial y Metodología de la Investigación**. En éste desarrollamos los alcances y viabilidad del mismo, sus objetivos e importancia. En el segundo capítulo denominado: **BALANCE GEOHISTÓRICO DEL TEMA DE LAS RUTAS: Importancia de los estrechos y canales para la política y la economía comercial mundial**. En el mismo, hacemos referencia de la importancia político-estratégica y comercial, así como el papel histórico geográfico de los estrechos y canales en la que se recalcan su importancia a través de las épocas. Es precisamente aquí en este capítulo que desarrollamos los aspectos relacionados a la posición geográfica de Panamá, haciendo un análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de dicha posición. Complementamos éste capítulo a través de gráficas, cuadros y mapas, para una mejor comprensión y explicación.

Por otra parte tomamos en cuenta un tema relevante: El Cambio Climático y su influencia. El papel del Canal de Panamá ante la explotación futura de nuevas rutas marítimas comerciales, como lo será la ruta del Ártico. Al aproximarnos al análisis del tema del Canal; desarrollamos los aspectos ambientales, políticos y económicos de éste ante estos aspectos.

El tercer capítulo: **Geografía de la Región Interoceánica: Importancia del Canal de Panamá y sus beneficios al país y el Comercio Marítimo Internacional**, desarrollamos los aspectos relacionados a la geografía de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá y su importancia para el funcionamiento de la vía Interoceánica. Una serie de gráficos, cuadros y mapas

nos ilustran el tema para lograr una mejor comprensión del mismo. En este capítulo estudiamos en detalle los aspectos económicos del Canal de Panamá y la evolución del impacto directo de las actividades de la vía canalera en la economía del país en el siglo XX e inicios del XXI.

El cuarto y último capítulo, relaciona **la posición de Panamá y el Canal, ante los nuevos retos hemisféricos y geoestratégicos mundiales en el siglo XXI**, aproximándonos a una serie de variables, tales como: Geografía Política, Geopolítica, seguridad hemisférica, entre otros. Analizamos la llamada Agenda Hemisférica a través de una serie de reuniones o cónclaves presidenciales que se dan en el continente americano desde 1956, y que precisamente es en nuestro país la primera de ellas.

Dichos cónclaves, reúnen de manera periódica a los Jefes de Estado de los diferentes países del hemisferio para discutir una serie de objetivos, prioridades y metas de carácter político, social, económico ambiental y tecnológico, entre otras acciones. Son las denominadas Cumbres de las Américas. Para nosotros es interesante la influencia de las cumbres en el tema del transporte, por lo relacionado al Canal de Panamá. De la misma manera el estrecho vínculo del país con la dinámica comercial marítima internacional.

Para concluir esta investigación, realizamos una serie de entrevistas a personas vinculadas al Canal de Panamá, con el fin de ilustrar los diferentes aspectos de la misma.

## **Sumario**

El Canal de Panamá es uno de los principales recursos económico con que cuenta el país. A partir del ejercicio canalero logramos, desarrollar otras actividades conexas al mundo marítimo y comercial entre las que se destacan: el turismo, los puertos, la banca y finanzas, entre otras. Esto coloca a Panamá, como uno de los principales destinos en el hemisferio occidental. Es importante considerar la explotación de nuestra posición geográfica, principal recurso natural; como motor impulsor del desarrollo económico y sostenible, no sólo a partir de lo que ofrece esta vía interoceánica, sino también en el desarrollo de nuevas fuentes de divisas, y así Panamá llegará a ser una nación de primer orden. Esta investigación, de tipo no experimental, permite observar el fenómeno, tal y como se da en el contexto natural, para luego analizarlo con respecto a situaciones ya existentes. Recogimos toda una serie de variables y consultas a nivel geográfico, marítimo, económico, político, geoestratégico, de mercado, en lo ambiental, entre otros, para que a partir de la ciencia geográfica, pudiéramos aproximarnos a una redefinición de la importancia de la posición de Panamá ante los nuevos retos geoestratégicos y hemisféricos de la región. Con las herramientas propias de la Geografía Económica y Política, analizamos la importancia del Canal de Panamá en el país y el comercio marítimo mundial, valorando su potencial en función de la explotación de la posición geográfica del país, como principal recurso natural. Por otra parte destacamos el papel de la Geopolítica nacional con respecto a los cambios y evolución del hemisferio occidental en materia económica, social y estratégica. En este escenario de conflictos, el país y el Canal se enfrentan a dichos retos tomando en cuenta su estructura física-económica; o sea su posición geográfica, así como las oportunidades y servicios que los mismos brindan al comercio marítimo mundial.

## **Summary**

The Panama Canal is a major economic resource in the country. With effect from Canal succeed, develop other activities related to maritime and commercial world among which are: tourism, ports, banking and finance, among others. This places Panama as one of the main destinations in the western hemisphere. It is important to consider the exploitation of our geographical position, the main natural resource, as a driver of economic and sustainable development, not only from what they offer this waterway, but also in developing new sources of foreign currency, and Panama will to be a nation of first order. This research, no experimental type, you can observe the phenomenon, as occurs in the natural context, and then analyzed with respect to existing situations. We collected a number of variables and geographic-level consultations, maritime, economic, political, geostrategic, market, environmental among others, as that based on the geographical science, we may approach a redefinition of the importance of the position from Panama to new challenges and geostrategic hemispheric region. With the proper tools of the Economic and Political Geography, we analyze the importance of the Panama Canal in the country and the world maritime trade, in terms of their potential role in the exploitation of the country's geographical position as the main natural resource. Moreover we highlight the role of geopolitics with respect to changes and developments in the Western Hemisphere in the economic, social and strategic. In this scene of conflict, country, and Canal face these challenges by taking into account their physical and economic structure, or its geographical position and the opportunities and services they provide to the world maritime trade.

## **CAPÍTULO PRIMERO**

**Marco referencial y metodología de la investigación.**

## 1. Situación actual del problema.

La República de Panamá, localizada en la parte más angosta del continente, sirve de enlace entre norte y Suramérica, así como en el resto del mundo. Esta situación especial es favorable para el desarrollo del comercio y la logística internacional.

También, otros factores condicionan esta situación: la existencia del Canal de Panamá, una zona comercial hacia la costa atlántica (Zona Libre de Colón), los puertos en ambas costas y las facilidades de infraestructura que se ofrecen a la actividad de transporte como: aeropuertos, carreteras, ferrocarriles, servicios de navieras y agencias de cargas reconocidas a nivel mundial.

Esta condición ha contribuido a desarrollar fuertemente sectores de apoyo a diferentes actividades comerciales, industriales, entre otras. Es importante señalar que el Canal, proporciona una vía de tránsito corta y relativamente barata entre el Atlántico y el Pacífico, ha impulsado el crecimiento en los países desarrollados facilitando su expansión económica.

Por otra parte, aunado a ese impulso económico, se perfilan en la región otros retos en materia comercial, hemisférica, política y geoestratégica que merecen ser analizados para restablecer la posición de Panamá ante estos desafíos y el papel que jugará la ruta canalera en los próximos años.

## 2. Planteamiento del problema

Entrado el siglo XXI, la política exterior panameña con relación a los Estados Unidos, se ha dinamizado como respuesta de la aplicación de la Agenda Hemisférica, dando como resultado una serie de cambios e intercambios de negociaciones por lo regular desconocidos por muchos países y en especial para Panamá.

Por otro lado, muchos acuerdos internacionales limitan la capacidad de acción de los gobiernos sobre su propia política económica, su ambiente; y otros aspectos. Se crean normas comerciales supranacionales que limitan la capacidad de acción y control de los países de la región, por lo que vale la pena revisar la nueva agenda geoestratégica hacia la región en materia de seguridad hemisférica y comercial. Ella se perfila más a planes de dominación política y económica por parte de Los Estados Unidos de América.

En este sentido, nuestra investigación busca aproximarse al análisis geográfico de la forma en que se hace el uso y explotación de la posición geográfica y replantearla en función de los cambios hemisféricos, así como en la aplicación de las nuevas tendencias geopolíticas y geoestratégicas de los Estados.

Partimos de la premisa de que la posición geográfica de un país no es de carácter permanente; y ello no lo planteamos por situaciones o eventos de índole físico o natural como catástrofes o desastres que puedan crear cambios inesperados en esa posición física, sino más bien cambios desde una



perspectiva humana: política, económica, social, entre otras. Para ello debemos estar vigilantes como país en cuanto a nuestra política exterior.

Nuestra investigación gira en torno a una descripción de eventos que son conexos al tema de la posición geográfica de Panamá, su explotación y uso a partir de temas históricos como lo son: El papel que jugó la Revolución del Transporte, el Ferrocarril Transístmico, los estrechos y canales en especial el Canal de Panamá, entre otros. De cómo estos elementos han jugado un papel importante en el devenir histórico de la nación panameña y que situaciones de índole externo han condicionado la explotación de la posición geográfica, a quién o a quiénes ha beneficiado y de qué manera Panamá, ha hecho uso de esa condición.

Los cambios que ha experimentado el mundo en materia política, económica, social y geoestratégica en las postrimerías del siglo XX y entrado el siglo XXI, han sido importantes en la dinámica de todos y cada uno de los Estados involucrados.

Panamá, por su condición de país que tradicionalmente ha brindado servicios no escapa de esa realidad; y ha tenido también que reorientar sus tendencias; para seguir ofreciendo beneficios a escala local, regional y mundial, y posicionarse en el mundo comercial marítimo con el objetivo de reportar dividendos necesarios para su desarrollo. Es por ello que el tema de la modernización y ampliación del Canal de Panamá, los acuerdos comerciales, la modernización del sistema marítimo, entre otros asuntos, no pueden ser aspectos aislados de la política nacional, sino más bien temas de Estado.

### 3. Objetivos de la investigación

En toda investigación es necesario conocer, cuáles son sus objetivos de conocimiento, los mismos deben expresarse con claridad, además de que deben ser alcanzables. Los objetivos en la investigación constituyen la base de la misma, son una guía de partida en la investigación y su consecuente resultado.

Para una mejor comprensión, la redacción de estos objetivos debe ser desde el punto de vista general y específico. Para los primeros, se hace referencia al problema planteado en su totalidad y que se va a hacer para investigar el mismo. En cuanto a los segundos, los mismos apuntan a cada parte del problema señalado y a los distintos aspectos a investigar, que permitirán llegar al conocimiento buscado.

En el tema de nuestra investigación, hemos definido nuestros objetivos partiendo del planteamiento del problema, así como de aquellos aspectos que consideramos prioritarios, en el sentido de los cambios y la dinámica de nuestra política exterior, socioeconómica, entre otros aspectos.

#### 3.1. Objetivos Generales:

- **Redefinir** la importancia de la posición geográfica de Panamá ante los nuevos retos geoestratégicos y hemisféricos de la región.
- **Analizar** la importancia del Canal de Panamá en la economía nacional, mundial y el comercio marítimo.

### 3.2. Objetivos Específicos:

- **Valorar** el potencial económico del Canal de Panamá y la explotación de la posición geográfica, como principal recurso natural del país.
- **Evaluar** el desarrollo de la política Exterior panameña con relación a su posición geográfica, el Canal y los nuevos retos hemisféricos y geoestratégicos de la región.

### 4. Limitaciones y delimitaciones de la investigación

En este punto de la investigación es importante precisar las limitaciones en cuanto al tema: el planteamiento del problema, sus alcances, pero sobre todo la viabilidad de la investigación. En esta fase encontraremos una serie de limitaciones referidas a las restricciones particulares del tipo de problema que se ha abordado.

Predominan así factores externos y otras que impone el propio investigador tomando en cuenta el tiempo disponible para la investigación, el ámbito geográfico y los cambios que se suceden y que dan giros inesperados en los planteamientos, los costos de inversión, la documentación a analizar y los recursos, la organización misma del tema, así como sus complejidades, entre otros aspectos.

Las delimitaciones de la investigación, explican lo que no se está haciendo y porqué, lo que no se hará, la metodología utilizada, de allí partimos con un plan

de trabajo de carácter descriptivo en función de los objetivos, aunque sabemos que estos pueden ser modificables, según la dirección que tome la investigación.

En principio, para cumplir con nuestro planteamiento y sus objetivos, realizamos un balance histórico relacionado al tema de las rutas, estrechos y canales a escala mundial, el papel histórico-geográfico, para definir la actuación del Istmo de Panamá en estos temas. El interés por el dominio de las rutas marítimas su importancia para el comercio internacional y el desarrollo de los Estados. Otros puntos son el de establecer a partir de dónde se fundamenta la importancia y el papel de Panamá en la explotación de su posición geográfica; así como los elementos garantes de su desarrollo económico, comercial, político entre otros aspectos, el entorno geográfico y sus cambios con respecto a la región.

#### 4.1. Antecedentes de la investigación

Hemos escogido este tema, puesto que el planteamiento que se hace y que hemos estudiado con respecto a la posición geográfica de Panamá es siempre el mismo y no ha variado. Se sustenta sobre la base de las ventajas y desventajas de la posición geográfica del país, más no se plantea con respecto a la forma en que podemos aprovechar, por lo menos, esas desventajas.

Por otra parte, los cambios que experimenta el nuevo orden mundial, por llamarlo de alguna manera, han redefinido la importancia o interés de nuestra

posición geográfica; y como consecuencia ha impulsado la modernización y ampliación de la vía acuática, entre otros aspectos.

Observamos en nuestra revisión bibliográfica en numerosas instituciones, así como bibliografía virtual de la existencia de literaturas relacionadas de manera directa o indirecta con la investigación planteada; sin embargo no hemos observado aún nada relacionado al tema en estos aspectos, por lo que se nos hace necesario incluir instrumentos o herramientas para determinar algunas variables a partir de entrevistas a expertos en la materia, cuestionarios de opinión y otros recursos.

#### 4.2. Variables

Partimos del hecho de que una variable es una propiedad que, como su nombre lo indica puede variar, que esta variación puede medirse u observarse.

Las mismas son la base de la investigación cuantitativa. Cuando se realizan diferentes formas de análisis de los datos recogidos o disponibles para una investigación cuantitativa, se hace a partir de variables.

Es importante señalar que tanto el problema de investigación, como los objetivos buscados se formulan con el uso de una o más variables. Según Roberto Hernández Sampieri y otros autores de la obra: Metodología de la Investigación en su segunda Edición 1998, una variable es:

***“...una propiedad que puede variar y cuya variación es susceptible de medirse. Las variables adquieren valor para la investigación científica cuando pueden ser relacionadas con otras (formar parte de una hipótesis o de una teoría). En este caso se les suele denominar “constructos o construcciones hipotéticas.”<sup>1</sup>.***

Las variables pueden ser clasificadas según su carácter, ya sean de carácter cuantitativo o cualitativo. En nuestro tema de investigación por ser más que todo descriptivo y de análisis, utilizaremos variables de tipo cualitativo, no obstante debemos analizar algunas variables que por sus características pueden presentarse en diversos grados o intensidad y tienen un carácter numérico o cuantitativo, como por ejemplo: nivel de ingresos, movimiento de cargas, pagos, distancias, medidas de tonelajes, etc.

Para nuestra investigación utilizamos una serie de variables propias de la temática. Las mismas son: cualitativas y cuantitativas, procedamos a definir cada una de ellas.

#### 4.2.1. Variables cualitativas relacionadas a la investigación:

- a. **Ambiente:** conjunto de fenómenos o elementos naturales y sociales que rodean a un organismo, a los cuales este responde de una manera determinada. Estas condiciones naturales pueden ser otros organismos (ambiente biótico) o elementos abióticos (clima, suelo, agua).

---

1. Hernández, Sampieri Roberto y Otros. **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**, II Edición, Editorial McGraw-Hill, México 1998, pág. 75.

- b. **Canal:** vía de agua hecha por el hombre que normalmente conecta lagos, ríos u océanos. Se utilizan para el transporte, a menudo surcados por pequeñas embarcaciones en los canales fluviales y por barcos en los canales que conectan océanos. (Interoceánicos)
- c. **Comercio Marítimo:** actividad de intercambio y aproximación con propósito de lucro, regido por el Código de Comercio a través de la rama que se denomina Derecho Mercantil Marítimo.
- d. **Geoestrategia:** Subcampo de la Geopolítica que analiza y relaciona sus objetivos geopolíticos con los problemas estratégicos militares de los Estados, así como los factores geográficos y físicos.
- e. **Geografía Política:** Estudia las consecuencias de los diferentes acontecimientos políticos en el mundo, como la influencia del medio físico geográfico en la evolución política, siendo su elemento fundamental el análisis de las relaciones de poder, las cuales se modifican por diversos factores. En fin estudia las interrelaciones entre lo político y lo espacial, el poder y el espacio, con las organizaciones territoriales resultantes.
- f. **Geopolítica:** Designa la influencia determinante del ambiente (características geográficas, fuerzas sociales y culturales y recursos económicos) en la política de un Estado, así como, por extensión, su estudio.
- g. **Globalización:** Término que describe la realidad inmediata como una sociedad planetaria, más allá de fronteras, barreras arancelarias, diferencias étnicas, credos religiosos, ideologías políticas y condiciones socio-económicas o culturales. Surge como consecuencia de la internacionalización cada vez más

acentuada de los procesos económicos, los conflictos sociales y los fenómenos político-culturales.

- h. **Hemisferio:** Término que designa cada mitad del globo terrestre a un lado y a otro del Ecuador. No obstante, en sentido genérico se considera hemisferio a la mitad de la esfera celeste o terrestre limitada por el Ecuador (hemisferio Norte y Sur) o por un meridiano (hemisferio occidental y oriental).
- i. **Logística:** En el mundo naviero, cada uno de los recursos y conjuntos de operaciones utilizadas en el desarrollo de la actividad marítima y del traslado de personas, bienes y mercancías a través de la coordinación de diferentes medios de transporte.
- j. **Narcotráfico:** Tráfico de narcóticos o drogas de uso ilegal.
- k. **Planes y Programas: Políticos y comerciales:** Cada uno de las políticas neoliberales de las grandes potencias para impulsar el desarrollo socioeconómico y político de los países en vías de desarrollo, proporcionando un mercado flexible, donde se buscaría eliminar todos obstáculos que se imponen a la libre competencia, para hacer del mundo un gran mercado donde todos los países compitan según sus posibilidades. En muchos países son rechazados por los cambios socioeconómicos que implican.
- l. **Política Exterior:** Hace referencia al estudio sistemático y/o la investigación dentro de los procesos y teorías de la política exterior o internacional. También se define como la política ejercida por los Estados en función de sus intereses nacionales con respecto a las relaciones con otros Estados.



- m. **Posición Geográfica:** Es el principal recurso natural con el que cuenta un Estado, toda vez que puede a través de ésta hacer un uso y explotación desde amplios puntos de vista: socioeconómicos, políticos, culturales, entre otros. La posición geográfica de un país puede ser global y regional.
- n. **Región:** Unidad geográfica determinada, con características propias desde el punto de vista físico o natural, humano o cultural.
- o. **Ruta:** Itinerario de un viaje: marítimo, aéreo o terrestre, camino desde un lugar a otro.
- p. **Seguridad Hemisférica:** Diálogo regional con el objetivo de revitalizar y fortalecer las instituciones del Sistema Interamericano, tomando como base los nuevos factores políticos, económicos, sociales, y estratégico-militares en el Hemisferio y en sus sub-regiones.
- q. **Terrorismo:** Métodos o mecanismos de coerción utilizado por un grupo normalmente minoritario de personas para conseguir ciertos comportamientos en otro u otros, normalmente mayoritarios, que sin usarlo no se producirían. Dentro de estos comportamientos se incluyen la aceptación de condiciones de muy diversa índole: políticas, económicas, lingüísticas, de soberanía, religiosas, etc.

#### 4.2.2. Variables cuantitativas relacionadas a la investigación:

- a. **Arqueo:** Es el responsable del mal uso del término “toneladas gruesas”, supuestamente traducción de “*gross tonnage*”. El arqueo es la medida del volumen interno de un buque considerando ciertos espacios cerrados del mismo.

Dado que la medición del arqueo tiene por objeto fijar una medida de la capacidad comercial del buque.

- b. **Arqueo Bruto:** Se calcula en base al volumen interno total de los espacios cerrados del buque, exceptuando determinados espacios excluidos.
- c. **Arqueo Neto:** Capacidad utilizable de un buque por lo que se tienen en cuenta el arqueo bruto, los espacios destinados a la carga y el número de pasajeros. El Arqueo Neto nunca podrá ser inferior al 30% del Arqueo Bruto.
- d. **Carga marítima: Volumen, mercadería:** cualquier producto, sustancia o mercancía, sólida, líquida o gaseosa, previamente agrupada para formar bultos y protegida por una envuelta fuerte que evite de alguna forma daños a la naturaleza misma de la carga, susceptible de ser manipulada y estibada en las bodegas de un buque de carga que fue diseñado y construido para movilizarla vía marítima de un puerto a otro.
- e. **Costos de operación y administración:** Corresponde al precio de costo en que tiene que incurrir el armador para realizar la operación de transporte del buque. Los principales costos se agrupan en costos fijos y en costos variables. Los primeros son aquellos que permanecen constantes a través del tiempo y son independientes de las distancias o recorridos. Los costos variables son aquellos que varían a través del tiempo, dependiendo ya sea de los kilómetros recorridos, de la carga y/o del número de pasajeros transportados.
- f. **CP/SUAB:** Es una variable utilizada para medir el tráfico de buques por el Canal de Panamá. Se aplica tomando en cuenta dos aspectos: el tonelaje y los tránsitos. En esta modalidad de cálculo se cargan los peajes y no depende de la cantidad de carga que lleve el buque. Por lo tanto, no sólo es importante la cantidad de buques que

transita por el Canal, también es el tamaño de los mismos y su capacidad volumétrica de carga, que es lo que determina el monto de los peajes.

- g. **Dimensiones del buque:** Se define a partir de sus componentes estructurales como: la eslora o longitud del buque medida en el plano longitudinal. También la manga o ancho del buque medido en el plano de la cuaderna maestra. El puntal o altura del buque medida sobre la perpendicular media, desde el borde inferior de la quilla hasta la cubierta principal. El calado que es la inmersión del buque en el agua. Se mide a partir de la línea de construcción, que es la intersección del plano longitudinal con la cara superior de la quilla hasta la línea de flotación.
- h. **Distancia:** Es una magnitud escalar que mide la relación de lejanía entre dos puntos o cuerpos. En la actividad marítima es de especial interés por la relación costo-tiempo.
- i. **Egresos:** Representan las obligaciones que deben adquirir las organizaciones para sostener su operación.
- j. **Exportaciones:** Envío de mercancías o productos del país o Estado propio a otro distinto, para su uso o consumo definitivo. En la relación de exportación es quién vende.
- k. **Importaciones:** Es el conjunto de bienes y servicios que son comprados y consumidos por un país o Estado. En esta relación el importador es quién compra el producto, pero que no han sido producidos por él, sino que ha sido adquirido por otro país diferente, el exportador, quién vende.

- .. **Ingresos:** Todos aquellos fondos de efectivo o de bienes que recibe la organización por llevar a cabo su operatividad, los mismos pueden ser generados por venta de servicios, equipos y otros.
- m. **Peajes:** Pago que se efectúa como derecho para poder circular por un camino. En términos más generales se asocia el concepto de peaje a la tasa o tarifa que se cobra a un medio de transporte terrestre, fluvial o marítimo como derecho de tránsito para utilizar la infraestructura de la respectiva vía de comunicación; por ejemplo: a los barcos para poder atravesar por un canal de navegación o una hidrovía. En la mayoría de los casos la ruta marítima que está sujeta a peaje permite al usuario ahorrar tiempo y dinero en la relación costo tiempo; con respecto al tránsito por vías o rutas alternas libres de peaje.
- n. **Tonelaje:** Capacidad volumétrica de carga del buque.
- o. **Tránsitos:** cantidad de buques que actualmente transitan por el Canal
- p. **T.A.C.** Variable que significa, tiempo de aguas del Canal. El tiempo promedio que tarda un buque en transitar por el Canal, incluyendo el tiempo de espera para transitar.

#### 4.2.3. Operacionalización de las variables:

En este procedimiento se pasa de variables generales a indicadores, es el proceso de medición en las ciencias sociales y está compuesto por una serie de fases. Para operar estas variables es importante señalar que las mismas son representativas de la variable general y son directamente medibles y observables.

## 5. Formulación de la hipótesis

Constituye la orientación de la investigación, indican lo que se está buscando o tratando de probar dentro de la misma. Según Hernández, Fernández y Baptista en Metodología de la Investigación (2003); obra ya citada: *Las hipótesis son explicaciones tentativas del fenómeno investigado, formuladas a manera de proposiciones.*

En esencia las hipótesis representan unas herramientas importantes e indispensables de la investigación científica, no necesariamente implican veracidad, son de carácter general o precisa, involucran una o dos variables, lo cierto es que son explicaciones tentativas que estarán sujetas a la comprobación empírica o a través de la investigación.

La hipótesis que hemos formulado para esta investigación establece una serie de variables de carácter cualitativo, cuyos términos estarán sujetos al análisis de documentos, la opinión de expertos, y los diferentes planteamientos en cuanto al tema del Canal de Panamá, del comercio marítimo y la política internacional, los retos de la región en materia de seguridad hemisférica y su estrategia en el nuevo siglo.

- Hipótesis: *La nueva **Agenda Hemisférica**, plantea para la **región** cambios; que se traducen sobre todo para Panamá en una redefinición de la concepción, alcances y limitaciones de su **posición geográfica**, en materia política, económica y **geoestratégica**, así como en modernización del Canal de Panamá.*

## 6. Diseño de la investigación

El mismo constituye el plan general de la investigación. En esta fase elaboramos una propuesta que deberá dar respuestas a las interrogantes y sobre todo que responda a la comprobación de la hipótesis de investigación. Por tratarse de una investigación no experimental, nos limitaremos a observar el fenómeno, tal y como se da en el contexto natural para luego analizarlo, observaremos situaciones ya existentes.

Dentro de este tipo de investigaciones no experimentales es imposible manipular las variables, como se haría en el campo experimental, ello como consecuencia de que las variables ya se han presentado, son situaciones ya dadas. Los diseños de investigación no experimentales se dividen o clasifican en dos dimensiones: Los de carácter transeccional o transversal y los de carácter longitudinal.

- a. *Investigación transeccional o transversal:* Se efectúa a partir de la recolección de datos en un solo momento o tiempo, con el propósito de medir o analizar las variables en juego. Este tipo de diseño transeccional o transversal, puede ser descriptivo o correlacional. El primero de ellos, el descriptivo, indagan la incidencia y los valores en que se manifiestan una o más variables. Con respecto a los correlacionales o casuales es igual al anterior, pero correlacionando las variables.

b. *Investigación longitudinal*: Dentro de este esquema el interés radica en el análisis de cambios a través del tiempo en puntos o períodos específicos de manera que teniendo esta información se hacen interferencias respecto a los cambios y lo que lo determina; así como sus consecuencias. Este tipo de diseño se subdivide a su vez en tres clases: de tendencia o *trend*, de evolución de grupo o *cohort* y de panel.

El primero de ellos analiza cambios a través del tiempo, el segundo o los *cohort*, analiza cambios a través del tiempo en grupos específicos o subpoblaciones (por edad, sexo, características socioeconómicas o nivel de vida, entre otros). Los estudios o investigaciones longitudinales en la modalidad de panel, son iguales a las anteriores, lo único que el mismo grupo de sujetos es sometido a investigación en todos los tiempos o momentos.

Para nuestra investigación hemos considerado que el diseño que mejor se ajusta a nuestros objetivos e hipótesis es el diseño no experimental, aplicando la modalidad longitudinal, que como hemos señalado: el interés radica en el análisis de cambios en el fenómeno estudiado, lo que determina esos cambios y por consiguiente sus consecuencias.

Las ventajas que hemos observado es que: a pesar de ser un poco más costoso el diseño, lo importante es que proporciona información sobre la evolución a través del tiempo de las variables y sus relaciones. Por ello, el estudio es descriptivo, con una hipótesis correlacional y un diseño longitudinal.

***“La aplicación de un diseño longitudinal es recomendable para el tratamiento de problemas de investigación que involucran tendencias, cambios o desarrollos a través del tiempo, o bien, en los casos en que se busque demostrar la secuencia temporal de los fenómenos. Los estudios de TENDENCIAS investigan un particular fenómeno en curso del tiempo, con base en la toma repetida de diferentes muestras provenientes de la misma población general.” 2.***

En esencia por tratarse de un estudio de análisis de variables, en mayor grado, de tipo cualitativa nos permite mayor flexibilidad, de manera que se pueden dar ajustes a fin de obtener provecho de la información reunida en las fases tempranas de su realización.

#### 7. Procedimientos y cronogramas.

Una vez definido el cuerpo de nuestra investigación: planteamiento del problema, justificaciones, objetivos, variables e hipótesis, así como el diseño y metodología a seguir, procederemos a la preparación y presentación de un cronograma mensual de actividades que esquematizamos a través de un cuadro y flujograma de actividades. (Ver anexo N° 1 y 2).

Para el desarrollo de esta investigación se han seguido una serie de procedimientos que definen y determinan su viabilidad, sometiéndolo a un análisis para determinar si vale la pena llevarlo a cabo.

---

2. Cabrero G., Julio y Richard M. Miguel. **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN 1.** (Colaboración de Nieves Martínez López). En [www.aniorte-nic.net](http://www.aniorte-nic.net)



De allí, que nos documentamos al respecto; para poder pasar a la investigación de campo y su análisis.

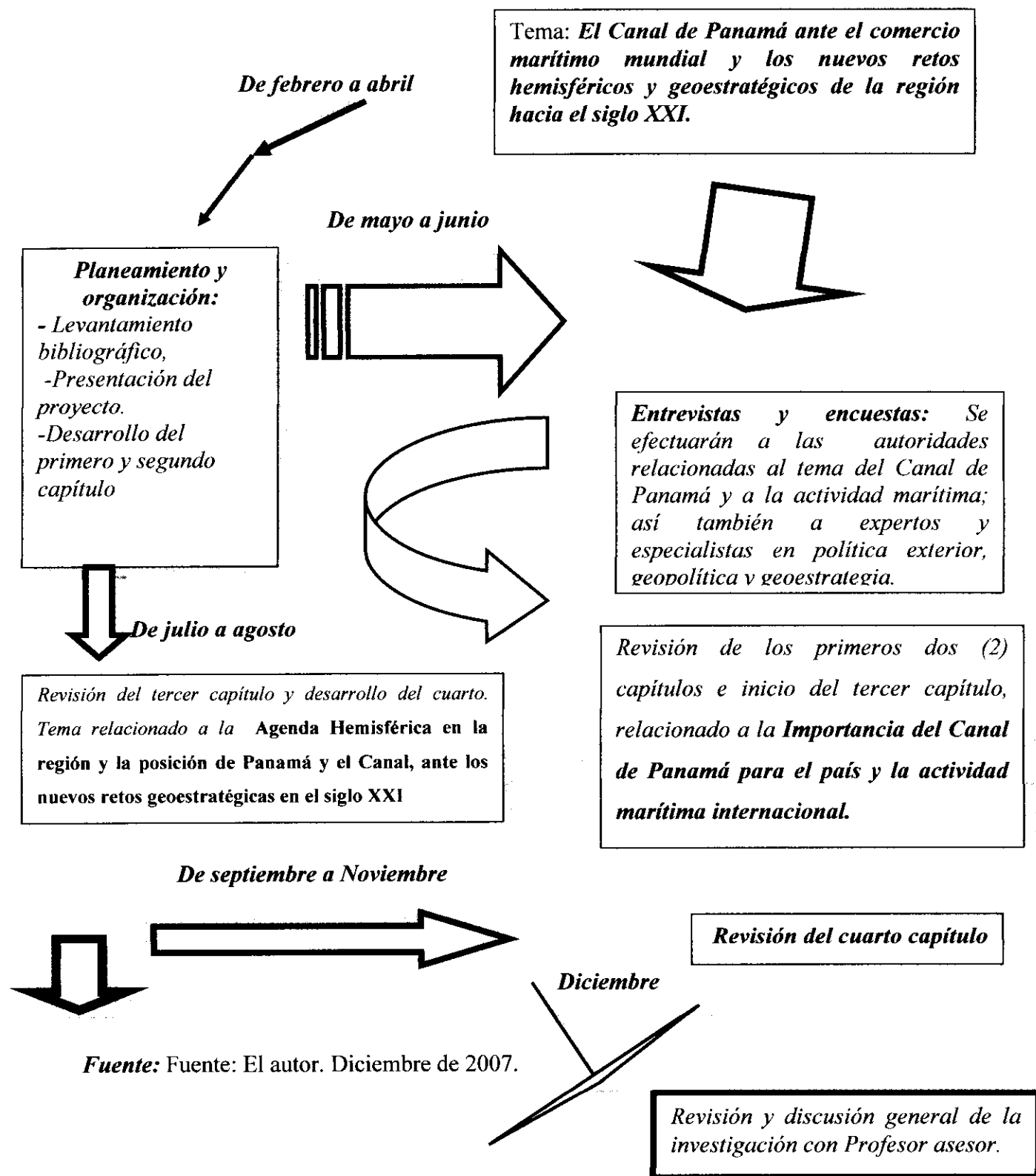
Sabemos que la tarea no es fácil y mucho menos en un campo tan competitivo donde todos luchamos para prepararnos y desarrollar buenas investigaciones. Entendemos que se hace necesario realizar los pasos adecuados y pertinentes, para lograr resultados satisfactorios, es por ello que hemos recurrido a la actualización.

Mucho antes de comenzar nuestro trabajo, nos fuimos documentando en el asunto a través de seminarios, foros y otras actividades de carácter académico; formulando preguntas, discusiones e interrogantes sobre el tema a tratar, con expertos en la materia, como lo son: el Profesor Carlos León, asesor de este trabajo, el Dr. Julio Yao, el Magister Luis Navas, el Dr. Mario Julio De León, Director del programa de Maestría En Geografía Regional de Panamá, el Dr. Euclides Tapia, Carlos Ernesto González De La Lastra y el Dr. Alberto McKay (Q.E.P.D), entre otros.

Además de lo anterior, fue fundamental el que nos involucráramos en la lectura de revistas, folletos, artículos de periódicos, la información virtual, libros, e informaciones relacionadas a la Geografía Política, el mundo marítimo, la política exterior y comercio internacional, entre otros temas. Esto es con el fin de estar informado en diversos campos de estudio y poder realizar un trabajo de calidad.

Figura N°. 1 PROYECTO DE TESIS DE MAESTRÍA EN GEOGRAFÍA REGIONAL DE PANAMÁ

## CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES 2008



***Cuadro # 1. CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES***

Febrero / Abril	Planteamiento y Organización del Tema de Tesis	Presentación del Proyecto	Desarrollo del Primer y Segundo Capítulo
Mayo /Junio	Entrevistas y encuestas...	Revisión del Primer y Segundo Capítulo	Desarrollo del Tercer Capítulo
Julio / Agosto	Revisión del Tercer Capítulo	Desarrollo del Cuarto Capítulo.	
Septiembre/ Noviembre	Revisión del Cuarto Capítulo		
Noviembre/ Diciembre.	Revisión discusión general de la investigación.	Presentación y sustentación de la investigación.	

Fuente: El autor. Diciembre 2007.

## **SEGUNDO CAPÍTULO**

### **BALANCE GEOHISTÓRICO DEL TEMA DE LAS RUTAS:**

**Importancia de los estrechos y canales para la política y la  
economía comercial mundial.**

1. Papel histórico geográfico de las principales rutas de acceso político territorial y de desarrollo económico comercial durante la Edad Moderna.

El tema de las rutas, ha despertado siempre el interés de muchos. Desde épocas remotas, las vías de acceso y comunicación: terrestres, marítimas, fluviales, entre otras, han sido motivo de disputas y enfrentamientos, por parte de quienes desean dominarlas o controlarlas.

El propósito fundamental del control radica en convertir estas rutas en espacios de interés o paso obligado y de esta manera obtener algún beneficio económico, político, geoestratégico y/o de control. Uno de los espacios geográficos, más importantes y que han jugado papel beligerante a través de la historia han sido y siguen siendo las rutas marítimas. En estas se destacan los estrechos y canales.

Al hablar de los estrechos y canales desde el punto de vista geográfico no podemos dejar de mencionar evidentemente sus implicaciones físico-naturales, tecnológicas, implicaciones de carácter histórico, socioeconómicas, militares, geoestratégicas, entre otras.

Además de ello su definición se establece dentro de un marco de análisis que implica algunas disciplinas como: la Geografía Política, la Geopolítica y el Derecho Internacional, esta última en virtud de la libertad de los mares y porque

su valor táctico; revierte relevancia en los enfrentamientos bélicos allende a los mares.

Para continuar con nuestro análisis es necesario que definamos y establezcamos las diferencias entre los estrechos y canales y el papel geoestratégico e histórico de los mismos. Un canal se define como un estrecho marítimo artificial o natural. Algunos de los canales son construidos por el hombre como: El Canal de Kiel en Alemania, El Canal de Saint Lawrence en Norteamérica, el Canal Suez en Egipto y el de Panamá. Cada uno de ellos ofrece un servicio muy particular y específico a la región y al resto del Mundo.

Otros canales son naturales como: El Canal de la Mancha entre Inglaterra y Francia, el Canal de Yucatán entre la península del mismo nombre en México y Cuba, el Canal de San Jorge entre Irlanda e Inglaterra, entre otros. Los canales sean naturales o artificiales, normalmente conectan lagos, ríos u océanos o tierras y se utilizan en la actividad comercial marítima como destino o paso con el propósito de acortar distancias. Este acortamiento de distancia se traduce en la relación tiempo-costos o beneficio-costos, variables, éstas que en la economía marítima son fundamentales.

Los estrechos, por otro lado, son canales por donde se comunican dos mares. Ejemplo: El estrecho de Bering hacia el oeste del extremo septentrional del continente americano. El estrecho de Gibraltar entre España y Marruecos en

el mediterráneo europeo, el estrecho de Bósforo y Dardanelos en el Mar de Mármara en Turquía. Es importante señalar que estos dos estrechos: Bósforo y Dardanelos, comunican el Mediterráneo con el Mar Negro y por consiguiente con el resto de Asia los mismos jugaron un papel importante durante las postrimerías del siglo décimo quinto (1453).

Este paso se ve interrumpido cuando se da la toma de la ciudad de Constantinopla en poder de los turcos. Los turcos cierran este paso marítimo y terrestre a los europeos que viajaban hacia el oriente como sabemos buscan otras alternativas de rutas lo que favorece y acelera el proceso de descubrimiento, por parte de estos al continente americano.

Es importante señalar que estos canales naturales se han disputado siempre por su valor estratégico, político, económico, por su acceso y comunicación; ya que una potencia que domine ambas orillas de un estrecho puede impedir o dificultar el tránsito libre de naves.

#### 1.1. Mar Mediterráneo:

Con una superficie de 2, 510,000 km<sup>2</sup> el Mar Mediterráneo es el mar continental más grande del planeta. Tiene una longitud de 3,860 kilómetros de Este a Oeste y 800 kilómetros de Norte a Sur. El ancho máximo del Mar Mediterráneo es de 1.600 km. Forman parte de él los mares: Liguria, Tirreno, Adriático, Jónico y Egeo. El Mar Mediterráneo, tiene comunicación marítima con

el océano Atlántico a través del estrecho de Gibraltar y con el Mar Negro a través del estrecho de Bósforo y Dardanelos en el mar de Mármara. El Mar Mediterráneo también se comunica con el océano Índico, a través del mar Rojo, atravesando el Canal de Suez. Es una zona de comercio desde hace miles de años en las que las principales civilizaciones se extendieron desde Egipto y Mesopotamia a través de este mar.

Ha sido importante porque muchas ciudades y países de Europa, gracias al comercio a través de este mar, se han hecho ricas, como es el caso de Grecia y Roma. Hoy en día este mar sigue siendo una importante ruta para el comercio marítimo, sobre todo para el movimiento del petróleo que se comercializa de Oriente Medio, también juega papel importante como zona turística. Su costa es muy cálida, tiene pueblos pintorescos y unos complejos turísticos muy modernos.

## 1.2. Estrechos de Bósforo y Dardanelos: Mar de Mármara

Ambos estrechos se localizan en Turquía. El de Bósforo por ejemplo, está situado al sureste de Europa y suroeste de Asia, separa a Turquía europea de la asiática conectando el mar Negro y el mar de Mármara. Tiene 32 kilómetros de largo por 2,5 kilómetros de ancho. Su profundidad media varía entre 50 - 120 metros. La parte más estrecha del Bósforo es la parte de Rumelihisari (el castillo



de Rumeli) que tiene 660 metros entre las dos orillas. La parte más ancha es la que está próxima a su unión con el mar Negro, 4700 metros.

Las aguas del Bósforo, según el acuerdo de Montreux firmado en 1936, se consideran aguas internacionales bajo control de Turquía. El paso del Bósforo es vital para los países de las orillas del mar Negro como Rumania, Bulgaria, Ucrania y Rusia que necesitan tener contactos hacia los océanos.

Las rápidas corrientes en el estrecho de Bósforo hacen que la navegación por sus aguas sea difícil. En ambas orillas los turistas e interesados se ven atraídos por las ruinas arqueológicas, la población y las zonas boscosas. Cerca al extremo sur está el puerto de Estambul, uno de los puertos naturales más grandes del mundo. Por otro lado el estrecho de Dardanelos, tiene una longitud de 65 kilómetros de largo por 4 kilómetros de ancho, con una profundidad promedio entre 50 a 60 metros de fondo. Este estrecho comunica el Mar de Mármara con el Mar Egeo en el Mediterráneo.

Estos estrechos son importantes desde el punto de vista geoestratégico y geopolítico como consecuencia de su utilidad y porque sirven de puente o conexión entre oriente y occidente.

### 1.3. Las rutas de cabotaje hacia el Oriente: Catay y Cipango.

Hasta comienzos del siglo XVI, se utilizó la ruta terrestre para transportar los productos del mediterráneo, específicamente desde Italia hacia el norte de Europa. El Reino de Castilla, tras dominar el estrecho de Gibraltar, eliminando el control islámico a partir de 1492, lo abrió a la navegación y comercio de las flotas mediterráneas.

El mar presentó durante esta época muchas más ventajas que las rutas terrestres, por el hecho de que evitaba intermediarios, que contribuían más bien al encarecimiento de los productos. La navegación de cabotaje era propia del Mediterráneo, en que un marinero almorzaba en un puerto y cenaba en otro, navegando siempre cerca de tierra. Pero poco a poco el mar Mediterráneo se inclinaba hacia el dominio del océano Atlántico.

El océano se hacía impenetrable y desconocido en el Medioevo. La actividad marítima se limitaba a las costas (rutas de cabotajes), productos de historias y leyendas de monstruos y supersticiones que habitaban estos mares y que limitaban al hombre de mar adentrarse a él. La península Ibérica, específicamente Castilla y Portugal, serían los encargados de desvelar estos misterios que se tejían sobre el Atlántico.

Ciudades como Génova en que el comercio marítimo era la actividad dominante, desempeñó un papel principal en la revolución comercial europea, Venecia que carecía de tierras para la agricultura, logró dominar el comercio de las especias de oriente hasta el siglo XVI.

Este era el escenario que dominaba a Europa del siglo XIV y XV, era la antesala de los grandes descubrimientos oceánicos. Europa realizó algunas tentativas de expedición desde el siglo XIII y XIV, con el propósito de llegar a la India costearo África vía marítima. Se destacaron en esta aventura los genoveses y catalanes, sin embargo, fueron infructuosos sus propósitos; ya que los musulmanes amenazaban con obstruir el comercio mediterráneo europeo.

Para el siglo XIV, los europeos conocían todo aquello sobre la esfericidad de la Tierra manejaban toda una serie de teorías al respecto, no obstante existía un escaso interés en encontrar nuevas rutas hacia Oriente. Con la toma de la ciudad de Constantinopla por los otomanos en 1453 y su amenaza, despiertan el interés por ello, además que éste fenómeno histórico acelera por completo el proceso de descubrimiento de un nuevo continente.

Luego de ello el desarrollo cartográfico y la utilización de nuevos instrumentos para la navegación marítima, expanden el comercio y se da lo que se conoce la Revolución científica y de los grandes descubrimientos.

#### 1.4. El estrecho de Gibraltar:

Es la única abertura del Mar Mediterráneo hacia el Atlántico. Es un paso marítimo angosto que conecta el mar Mediterráneo con el océano Atlántico. Tiene unos 65 kilómetros de largo y su ancho varía entre unos 14 y 39 km. El extremo oriental del estrecho de Gibraltar está flanqueado por las Columnas de Hércules.

Se ha considerado por mucho tiempo una importante zona geoestratégica y de disputas políticas y económicas. Los cartagineses la bloquearon para el control mediterráneo durante el siglo IV a.C. Con la llegada de fenicios y griegos principalmente, hacen de este estrecho uno de los escenarios geográficos donde leyendas y mitos se han construido para consagrar el pasado con el devenir de los tiempos.

Con Roma se revitaliza el desarrollo del modelo económico iniciado por los fenicios, y se conseguirá la unificación política del Mediterráneo con la extensión de sus dominios a lo largo de su perímetro costero: ***el Mare Nostrum***.

Posteriormente, como consecuencias de las invasiones germánicas, las conexiones del Estrecho de Gibraltar y el Atlántico con los pueblos del Mediterráneo central y oriental se romperán y se recobrarán con la influencia de Bizancio en ambas orillas del Estrecho. Aunque no perdurarán por mucho

tiempo debido al empuje de los visigodos en Andalucía y de los vándalos y árabes omeyas en el Norte de África.

Desde el año 711, con la irrupción árabe y de los beréberes hacia el norte el flujo de personas, animales y mercancías a través del estrecho de Gibraltar adquiere importantes proporciones. Ello queda demostrado por la relevancia estratégica que alcanzaron las bahías de Algeciras y Ceuta, así como sus respectivos puertos sustentada en la necesidad de garantizar el sostén y la salida desde el Norte de África para los reinos musulmanes creados en la Península Ibérica.

En la actualidad el Estrecho es transitado cada año por más de 80.000 barcos mercantes que cruzan en ambos sentidos Este y Oeste, además de las 30.000 que lo hacen Norte y Sur. Además todas las embarcaciones pesqueras y deportivas que navegan por sus aguas; hacen de Gibraltar una de las regiones de mayor tráfico marítimo del mundo.

#### 1.5. La ruta transístmica y el concepto de interoceanidad:

Un istmo es un estrechamiento o lengua de tierra que une a través del mar dos continentes o una península con un continente. Mucho antes de la conquista del Nuevo Mundo, América, la función geográfica del istmo era de carácter intercontinental. El istmo de Panamá favoreció el contacto norte-sur del

continente entre las diferentes culturas y/o grupos humanos. Ello quiere decir que los contactos interculturales existentes hasta ese momento entre el norte y sur de América se hacían a través del istmo de Panamá, por lo que la naturaleza del contacto era terrestre.

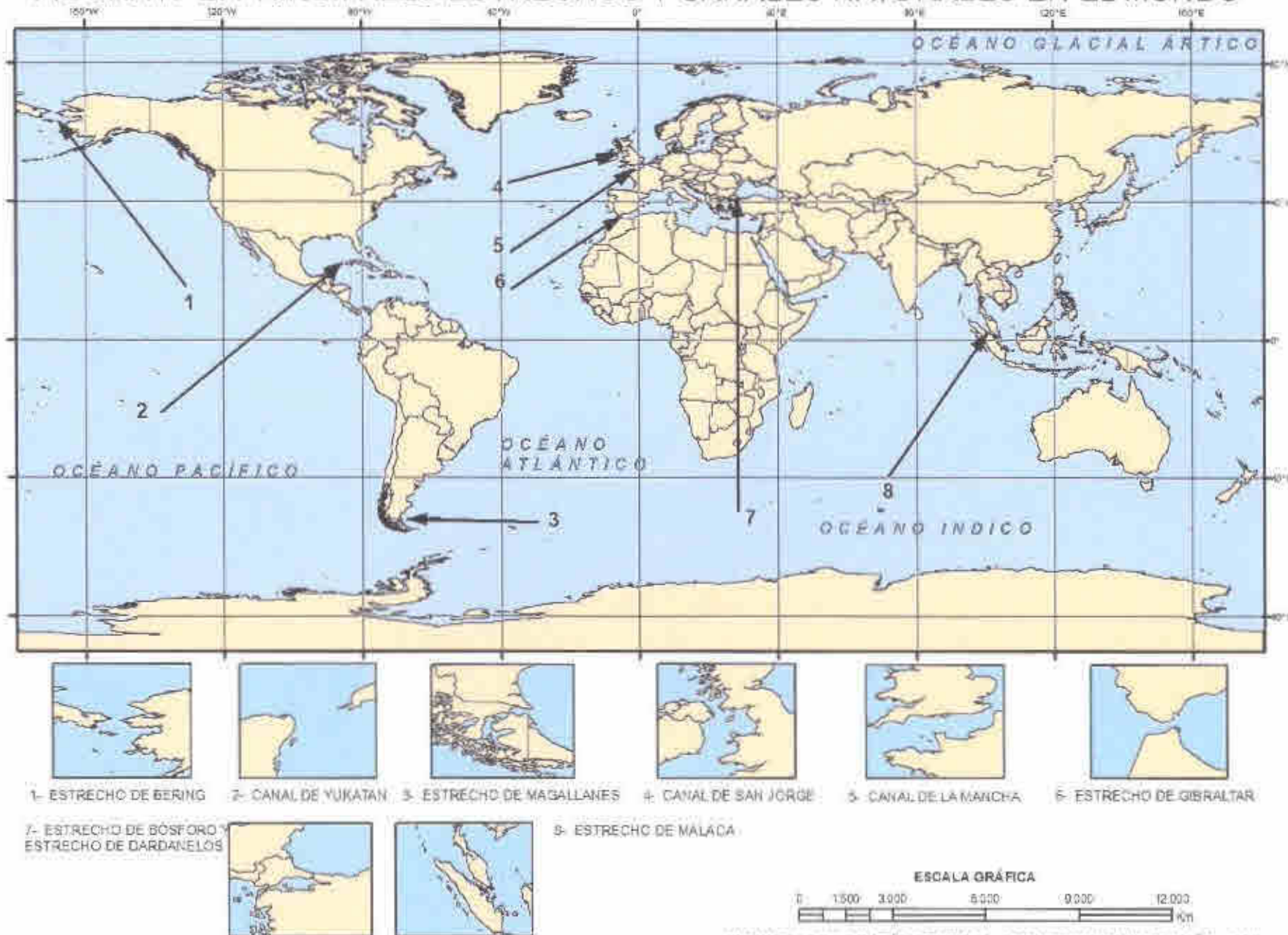
Los europeos, específicamente los peninsulares cambian radicalmente la funcionalidad del istmo de Panamá, luego de 1513.

***“Los españoles sustituyeron de arriba abajo, y con una velocidad fulminante pocas veces conocida en la historia de la Humanidad, la función geográfica preexistente por otra radicalmente nueva. Fueron ellos los que implantaron la interoceanidad y desde el siglo XVI los intercambios fueron predominantemente en sentido Este – Oeste, llegándose al istmo por mar. El llamado “transitismo”, y la función geográfica de Panamá, tal como lo entendemos actualmente, se origina con la llegada de los españoles, antes”*** <sup>3</sup>

Con la evolución que ha experimentado la ruta por el istmo de Panamá: primero continental y luego interoceánica, al ser la única ruta terrestre, para el contacto norte sur del continente americano, su control se considera de gran valor estratégico militar y comercial. Actualmente la mayoría de los territorios istmicos son atravesados por canales ya sean naturales o artificiales, lo cierto es que se utilizan a fin de eliminar grandes desvíos en las rutas marítimas, abriendo paso directo entre los mares.

3. Castillero Calvo, Alfredo. **LA RUTA TRANSÍSTMICA Y EL CANAL DE PANAMÁ: Manual para estudiantes de la Maestría En estudios Internacionales Sobre La región Interoceánica y el Canal de Panamá.** Instituto de Estudios del Canal, Panamá Universidad, 1998, página 5.

FIGURA Nº 2: PRINCIPALES ESTRECHOS Y CANALES NATURALES EN EL MUNDO



### 1.6. Las rutas del Asia:

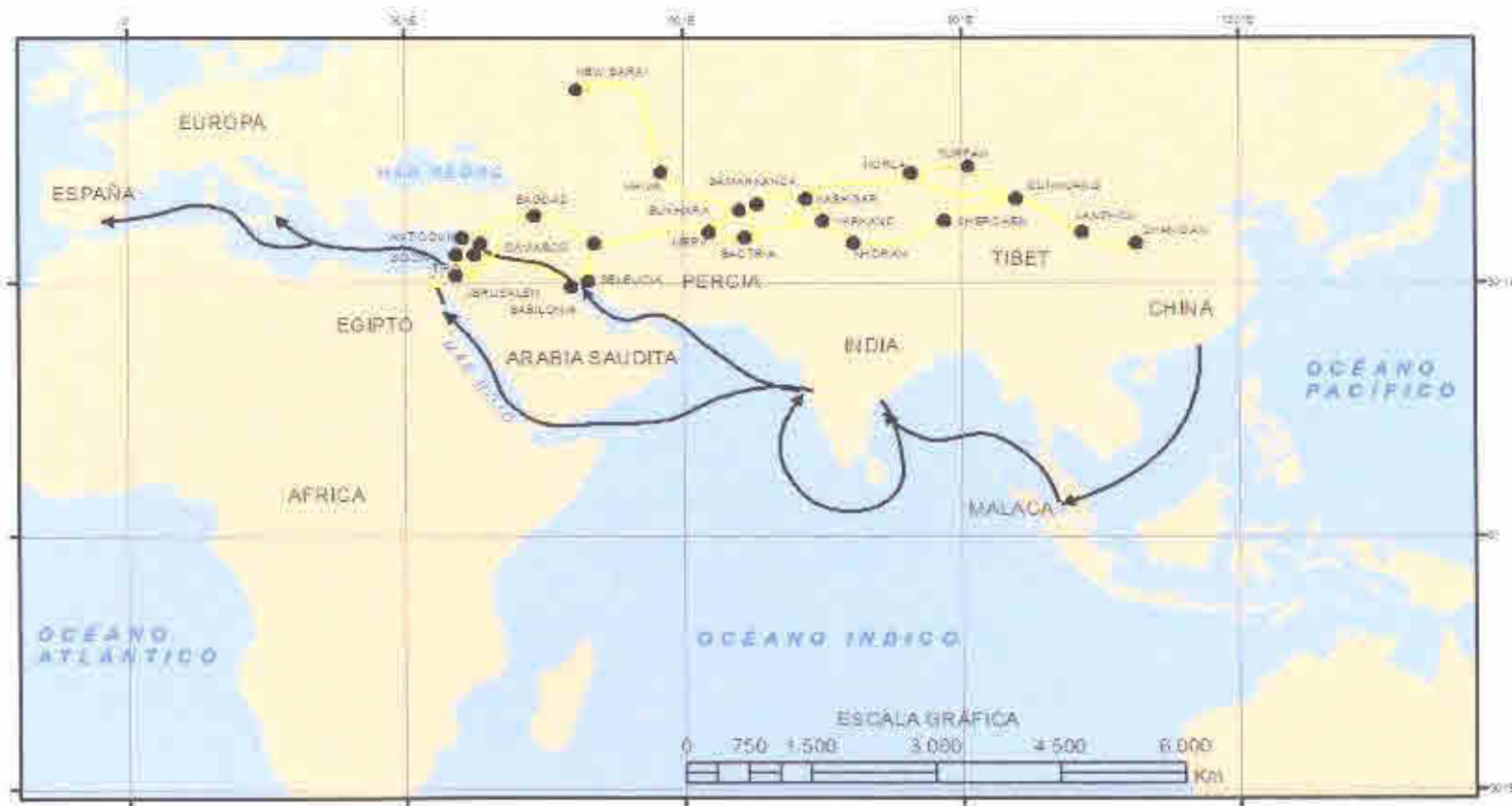
Las Rutas del Asia es también la llamada Ruta de la Seda. Este itinerario unió desde la antigüedad a los imperios del mediterráneo y del Oriente. Convencionalmente los extremos de la Ruta hacia el Asia o de la Seda, sitúan un tortuoso camino lleno de leyendas, mitos y aventuras, desde Roma hasta la ciudad china de Xian (antigua Changan).

Estos itinerarios en sus diversos ramales cruzan ciudades que antes fueron fabulosas como Damasco, Bagdad o Samarkanda y accidentes geográficos con fama de insuperables, como el Nudo o macizo del Pamir, el desierto de Gobi, entre otros parajes. La Ruta de la Seda o del Asia, estableció una red de vías comerciales terrestres, en una época de esplendor (siglos VII al X) abarcó cerca de 8 mil kilómetros de rutas de caravanas que cubrían un inmenso espacio de los continentes europeo y asiático.

Como hemos señalado; sobre esta ruta hacia el oriente se vierten toda una serie de situaciones que han sido particularmente plasmadas a lo largo de la historia. Ello ha tenido un papel fundamental en el desarrollo de las civilizaciones tanto de occidente como del oriente, ya que ambas regiones se alimentaron recíprocamente de ideas, costumbres tradiciones, experiencias, entre otros aspectos. Es importante señalar que estos antiguos caminos no tenían un nombre particular.



FIGURA N° 3: PRINCIPALES RUTAS DE LA SEDAS Y LAS ESPECIAS



FUENTE: <http://ms.cjice.mec.es/karos/temas>

Se le designan *Ruta de la Seda* a partir del siglo XIX, cuando el barón Ferdinand Von Richthofen, geólogo alemán, que recopiló datos para su obra más importante:

***“...China, Ergebnisse eigener Reisen und darauf gegründeter Studien (China: los resultados de mis viajes y los estudios basados en ellos, 5 volúmenes y un atlas, 1877-1912).” 4***

Ferdinand Von Richthofen, llamó a esta compleja red de comercio y comunicaciones *Die Siedenstrasse* (la Ruta de la Seda).

2. Canales y estrechos artificiales y su importancia durante la Edad Contemporánea:

Los estrechos y canales han sido factor clave en la hegemonía o dominio mundial desde el punto de vista geoestratégico estudiando las relaciones existentes que vinculan problemas militares con los factores geográficos, físicos y geopolíticos.

Ejemplo de esto podríamos referirnos a la llamada “*Cuestión Oriental*”, que fue el término que se acuñó para describir los conflictos que se dieron a nivel oriente y occidente, específicamente los problemas en materia diplomática que resultaron con el declive de la autoridad turca en los territorios de Europa como:

---

4. Microsoft Corporation. En: **Enciclopedia Microsoft Encarta 2003**. 1993-2002.

el reparto de la región balcánica y los controles de los estrechos de Dardanelos y Bósforo en el mar de Mármara; así como la posesión de Estambul, antigua Constantinopla.

#### 2.1. El Canal de Suez:

El Canal de Suez es un proyecto que se vino gestando desde la época del faraón Ramsés II, (1326 a.C. - 1234 a.C.). Los egipcios, ya tenían la idea de un canal entre el río Nilo y el Mar Rojo, pero luego de fallidos e infructuosos intentos la idea tuvo que ser abandonada.

El conde Ferdinand Marie de Lesseps, nacido en Versalles en 1805, se encontraba en Alejandría, en 1832, desempeñando funciones como vicecónsul, donde llegó a establecer una muy estrecha amistad con el príncipe Mohammed Said. Basado en esta relación, en 1854 le extendió una particular concesión, con 99 años de duración, para que formara una compañía, cuyo propósito sería construir un canal a través del istmo egipcio y establecer la comunicación entre el Mar Mediterráneo y el lago Amargo o Mar Rojo.

Nació así la Compagnie Universelle de Canal Maritime de Suez, que vino a ser el esfuerzo y promoción extraordinaria de su genial creador, el Conde de Lesseps.

Se estableció, que las ganancias serían distribuidas en un 15% para el gobierno de Egipto, un 10% para los accionistas fundadores y un 15% para los accionistas comunes. El resto se dedicaría al manejo de la empresa.

La personalidad del conde, con su gran sentido de organización y el máximo empleo de medios propagandísticos, hizo posible que los trabajos de excavación se iniciaran el 25 de abril de 1859.

Con el irrestricto apoyo del príncipe Said, con una mano de obra cautiva de 20.000 trabajadores, suministrada por el gobierno egipcio, se fueron realizando progresos bien rápidos en la gigantesca obra.

En enero de 1863, falleció Mohammed Said y así desapareció ese enorme apoyo, que basado en una amistad de verdad, se le había ofrecido en todo momento a De Lesseps. Sin embargo, el sucesor Kediye Ishmail, aunque no se oponía a los planes de la construcción del canal, tampoco le brindaba la decidida y abierta cooperación que este plan necesitaba.

Varios problemas de origen interno, determinaron la intervención del emperador Napoleón III quien suspendió de inmediato la consecución de trabajadores por el gobierno egipcio, a la vez ordenó devolver los 150.000 acres de terreno que eran propiedad de la compañía, desde el momento de firmado el contrato inicial y como una medida compensatoria, se le otorgó a la Compagnie Universelle, la suma de 84 millones de francos y se aceptó la legalidad de la concesión original.

Los trabajos se reanudaron en agosto de 1866 con solo 15.000 obreros procedentes de Francia, Italia, Arabia, Dalmacia y Siria. El 13 de octubre de 1869, las aguas del Mediterráneo pasaron al Lago Amargo, observándose el abrazo de dos mares. El Canal de Suez se extiende a 192 Km., entre el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo. La mayor parte del canal es de una vía, existiendo algunos lugares para un tránsito doble.

Un ferrocarril en el lado oeste de la vía marítima, va paralela al canal en toda su extensión. El 30 de septiembre de 1869 se anuncia desde Egipto que se habían retirado las compuertas que cerraban el paso de las aguas hacia el Lago Amargo. El conde de Lesseps hizo el cruce de Port Said (llamado así en honor de su gran amigo) hasta Port Suez en unas 15 horas.

La inauguración del canal se llevó a cabo el 17 de noviembre de 1869, con un espléndido programa que enmarcaba a una grandiosa fiesta y una profusión de personalidades de todo el mundo. La invitada especial era la emperatriz Eugenia, esposa del emperador Napoleón III de Francia, estando presente también el emperador de Austria, el príncipe de Gales y el príncipe heredero de Austria, entre las principales testas coronadas que se dieron cita ante tan importante evento.

En la mañana de la fecha inaugural, miles de personas esperaban en ambas orillas del canal, para observar el paso de los grandes navíos que traían a los huéspedes.

La parada naval iba precedida por el yate imperial L' Aigle con la emperatriz Eugenia a la cabeza y más de 6000 invitados, a los cuales se le pagaron todos los gastos, tal era la fastuosidad y estilo de magnificencia del conde de Lesseps. Es importante destacar que se construyó especialmente un teatro para la representación de la ópera Aida, cuya composición se le había solicitado a Guiseppe Verdi, pero por variadas razones no llegó a tener su premiere mundial sino dos años más tarde, verdad histórica que desmiente la errónea idea que dicha ópera se presentó en forma simultánea con las festividades inaugurales.

Sobre Ferdinand de Lesseps llovieron toda clase de halagos y honores, igual que condecoraciones. Con las espléndidas fiestas de la apertura del Canal de Suez, también se incluyó la inauguración de una nueva ciudad en la mitad de la ruta del canal y sobre la orilla izquierda, que se bautizó como Ishmailia.

El héroe de Suez, añadió un lauro más a su corona, al casarse en noviembre de 1871, en segundas nupcias, con una bellísima joven francesa de 20 años, Louise Helena Aubard de Bragade, con quien tuvo una descendencia de 12 hijos (6 hombres y 6 mujeres), increíble proeza para un hombre que frisaba entonces en los 66 años.

La presencia triunfal del conde de Lesseps se destaca como la más extraordinaria del siglo XIX, aún sin la aventura de Panamá. De Lesseps es el Canal de Suez propiamente dicho y fue la fuerza motora e inspiradora, el empresario y promotor sin paralelo, cuyo dinamismo, inteligencia y capacidad

propagandística, única en su clase y género, que pudo llevar a cabo esta gran obra.

El Canal de Suez redujo 5.000 Km. la ruta europea. Construido en 1869 por los franceses, lo adquieren los ingleses comprando acciones a la bolsa. En el año de 1956, fue anexionado por el presidente egipcio Gamal Abdel Nasser, dando lugar a la guerra franco-inglesa contra Egipto.

Se calcula que por lo menos 120,000 trabajadores murieron durante su construcción. El canal se extiende 192 Km., entre el Mar Mediterráneo y el Mar Rojo. Tiene un ancho de 300 metros en su punto más estrecho. En 1955, poco antes del conflicto, cerca de dos tercios del petróleo europeo se transportaba por el canal. Actualmente, alrededor del 7,5% del comercio marítimo pasa por el canal. En 2005, más de 18.000 buques navegaron por él.

## 2.2. El Canal de Kiel:

Este canal fue construido por Guillermo II de Alemania entre 1887 y 1895 y ampliado posteriormente entre 1905-1914. Su construcción se debió principalmente para facilitar el movimiento naval alemán, posteriormente significó un avance importante en la seguridad marítima comercial de la región, puesto que se evita el paso por la península de Jutlandia, considerada muy peligrosa. Hoy en día constituye la ruta comercial y militar por excelencia entre los países del área báltica con el resto del mundo.

El Canal de Kiel en Alemania conocido como el *Nord-Ostsee-Kanal (NOK)*, es uno de los canales de enlace en el mundo, porque conecta el Mar del Norte con el Mar Báltico acortando las distancias entre ambos mares en unos 322 kilómetros. Con una longitud de 98,7 kilómetros de largo, (61 millas); una anchura mínima de 103 metros y una profundidad de 11 metros se extiende desde la ciudad de Kiel en el Mar Báltico, hacia el Este a Brunsbüttelkoog cerca de la desembocadura del río Elbe en el mar del Norte.

Es un canal de cuatro esclusas, con 42 metros de ancho y 310 metros de largo. Las esclusas extremas permanecen abiertas la mayor parte del tiempo para facilitar su navegación de aproximadamente siete horas, dependiendo del nivel de tráfico. El tránsito es posible durante 24 horas.

Al finalizar La Primera Guerra Mundial el Tratado de Versalles decretó que el canal era de suficiente importancia y que en adelante sería mirado como canal internacional, se abre a todos los países, aunque todavía fuese administrado por Alemania. Adolf Hitler negó su estado internacional en 1936, pero la navegación libre en el canal fue devuelta después de la Segunda Guerra Mundial. El canal en sus inicios se conoció como el Kaiser Wilhelm Kanal, por Guillermo II de Alemania.

Si realizamos una comparación entre el Canal de Suez y el de Panamá, ambos artificiales podríamos reunir datos interesantes, como por ejemplo: La



travesía de las naves que pasaron a través del Canal de Kiel en 2004 en proporción al cargo total de esas naves demuestra la diferencia en la utilización. El promedio de carga de una nave atravesando el Kiel-Canal se eleva a 1.935 toneladas, a través del Canal de Panamá se transportan diez veces más cargas (aproximadamente 19.000 toneladas).

### 2.3. Saint Lawrence Seaway: Canal de San Lorenzo.

El Canal de San Lorenzo (***Saint Lawrence Seaway***), es un curso de aguas profundas de 3.700 Km., de longitud es la obra de canalización más importante del río San Lorenzo, localizada hacia el sureste de Canadá y la sección noreste de los Estados Unidos de América.

Este sistema canalero permite que los buques puedan navegar desde el océano Atlántico entrando hacia la región de los Grandes Lagos norteamericanos.

Comunica los lagos Ontario y Erie, y los canales de Saint Marie, que a su vez comunican los lagos Hurón y Superior. Este canal se refiere además; al conjunto de vías fluviales de los Grandes Lagos y el río San Lorenzo, que conforman el cuarto litoral costero de Canadá y Estados Unidos.

Este canal es de vital importancia económica para el comercio de ultramar norteamericano por el enorme volumen de mercancías que sobre él circula, sobre todo durante los meses de mayo a noviembre en que se dan estaciones como el verano y otoño.

El resto del año permanece bloqueado por el hielo. Este canal permite el transporte principalmente de mineral de hierro desde Quebec y Labrador a los puertos de los Grandes Lagos, así como el transporte de trigo, maíz, cebada y soja, cultivados en las llanuras de la región.

El Canal comprende una cadena de siete esclusas, cinco canadienses y dos americanas a lo largo del río San Lorenzo desde el puerto de Montreal. Esta vía marítima se abrió a la navegación en abril de 1959, pero su apertura oficial la realizó el 26 de junio de 1959 la reina Isabel II del Reino Unido y el presidente norteamericano Dwight Eisenhower.

Actualmente el canal está administrado de manera conjunta por Canadá y Los Estados Unidos. La construcción de esta vía marítima fluvial supuso la introducción involuntaria y/o accidental de especies foráneas de animales y plantas en los ecosistemas acuáticos de San Lorenzo y de los Grandes Lagos, como el mejillón cebra y la lamprea de mar.

#### 2.4. El Canal de Panamá:

La presencia humana en el Istmo de Panamá, según los estudios arqueológicos datan de 11, 000 a. 8,000 años a.C.; lo que demuestra que para ésta época, el Istmo de Panamá ya había servido como ruta de tránsito.

El patrón no ha variado desde entonces, luego de que en 1501 y 1502, Rodrigo de Bastidas y el Almirante Cristóbal Colón, respectivamente; llegaron al Istmo y años más tarde, la corona española iniciase la colonización del continente americano a partir del Istmo de Panamá, como consecuencia del descubrimiento del Mar del Sur (Océano Pacífico); por parte de Vasco Núñez de Balboa en 1513.

Desde estos momentos se observaban una serie de ventajas que representaba el contar con una ruta a través del Istmo de Panamá y que uniera los dos mares a través del Camino Real o el Camino de cruces, utilizando también el río Chagres uniendo las ciudades del Perú incaico con otras ciudades y poblados allende a la ruta transistmica como: Nombre De Dios, San Lorenzo, Portobelo, en Colón y posteriormente en La Española (República Dominicana), hasta concluir en España.

En 1534 el Rey Carlos I de España y V de Alemania, ordena los primeros estudios topográficos para la construcción de un canal en una de las secciones

más angostas de todo el Istmo de Panamá y por consiguiente del continente americano. (80 kilómetros de longitud)

El interés norteamericano en la construcción de un canal que uniera los océanos Atlántico y Pacífico no fue necesariamente pensando en Panamá, sino en algún lugar del Istmo centroamericano, que reuniera ciertas características. Pero esto surgió relativamente tarde. Su interés aumenta producto del descubrimiento de oro en las minas californianas en el año de 1848. Para esta época, a mediados del siglo XIX, el volumen de comercio transístmico por tierra; creció de manera exponencial.

A pesar de que los Estados Unidos estuvo vinculado mucho antes que los franceses a los primeros estudios de un Canal por el Istmo centroamericano desde 1852, y posteriormente en 1869, con el fracaso francés por construir un canal, la Comisión del Canal Ístmico de los Estados Unidos (1899-1901), decidió reactivar los estudios esta vez, por Panamá y Nicaragua.

El Canal de Panamá y su construcción, trajo por consiguiente una serie de vicisitudes y problemas, tales como: la ingeniería, falta de equipos y el saneamiento de la ciudad y su organización, sin embargo desde su inauguración el Canal ha brindado desde entonces un eficiente servicio a unos 850,000 buques. Se han llevado de manera responsable los programas relacionados a

su mantenimiento, conservación y mejoras para lograr que esté en óptimas condiciones de funcionamiento.

El Canal de Panamá tiene una longitud de aproximadamente 80 kilómetros de largo, de aguas profundas a aguas profundas, entre el Atlántico y el Pacífico. Es un canal de esclusas que funcionan como elevadores o escaleras de agua, que elevan las naves del nivel del mar; ya sea del Pacífico o del Atlántico al nivel del Lago Gatún que se encuentra a unos 26 m.s.n.m.

Las cámaras de las esclusas tienen 33.53 metros de ancho y 304.8 metros de largo, lo que permite el tránsito de buques con las siguientes dimensiones: 32.31 metros de manga, (106 pies de ancho); 294.13 metros de eslora (965 pies de largo) y un calado de 12.04 metros de profundidad (39.6 pies) de la quilla del buque hasta el fondo.

El Canal de Panamá, ha ofrecido la oportunidad al comercio marítimo internacional al garantizarle un paso expedito con la reducción de costos tanto en tiempo como en dinero. Ofrece además un valor agregado, pero el valor principal para el país radica en que ha servido de instrumento para poder explotar nuestro principal recurso natural: **La Posición Geográfica**. Prueba de ello es que mucho antes de su construcción, los buques en el caso del continente tenían que navegar por el Cabo de Hornos, hacia el extremo sur y recorrían una distancia de 22,500 kilómetros desde Nueva York hasta San

Francisco; hoy día, esa misma distancia a través del canal se ha reducido a 9.500 kilómetros.

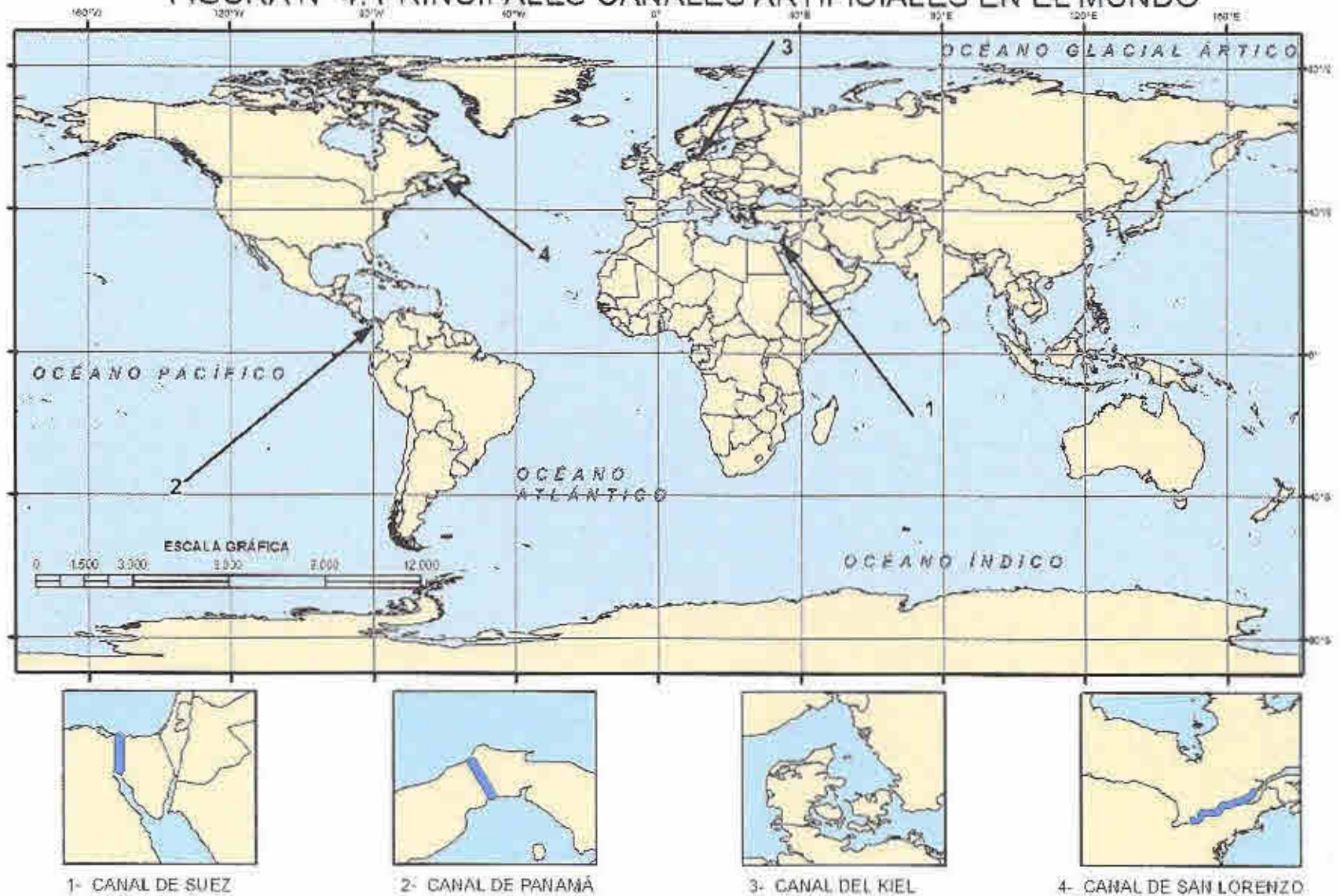
Con las negociaciones iniciadas en 1974; Acuerdo de los Ocho Puntos o Acuerdos Tack- Kissinger; se da inicio a un proceso importantísimo en la nación panameña con el objetivo de defender y resolver las reivindicaciones de generaciones. Dichos acuerdos o negociaciones tuvieron como resultado el Tratado Torrijos-Carter y el Tratado de Neutralidad de 1977.

Hoy el Canal de Panamá, funciona eficientemente prestando servicios al comercio marítimo mundial, permitiendo el paso de naves a través del Istmo con el propósito de unir los mares, acortar distancias, y lo más importante, manejado por manos panameñas.

3. El dominio de las rutas marítimas: su administración, importancia en la actividad del transporte y el comercio internacional.

Como habíamos anotado, las rutas y su dominio, siempre han despertado el interés de las naciones, por el provecho que ésta puedan brindar desde el punto de vista económico, social, geoestratégico militar, político, entre otras, con relación a su explotación en la comunicación.

FIGURA Nº 4: PRINCIPALES CANALES ARTIFICIALES EN EL MUNDO



FUENTE: GEOGRAFÍA GENERAL, MCGRAW HILL 1ª EDICIÓN 1994

Estas rutas ya sean: terrestres, marítimas o fluviales, permiten el acceso y transporte de personas, bienes o mercancías y han generado desde tiempos inmemorables disputas y enfrentamientos, por parte de quienes desean dominarlas o controlarlas. Hoy sabemos que las rutas, los estrechos, canales ya sean naturales o artificiales, generan enfrentamientos sociales, bélicos, por el control que se busca de los mismos y por los beneficios económicos que éstos puedan brindar.

### 3.1. La Revolución de los Transportes: Evolución.

Al referirnos a los transportes en todas sus manifestaciones, podríamos decir que los mismos son una pieza básica en el desarrollo del sistema económico, cualquiera que fuese. Con los cambios económico-sociales impulsados por la Revolución Industrial, cuya fase decisiva sería, entre 1800 y 1830; señalando a Inglaterra como el primer país industrial, la articulación del eje del transporte constituyó un elemento primordial para su desarrollo.

La llamada Revolución de los Transportes, tuvo como base dos (2) elementos básicos en su desarrollo a saber:

- a. La construcción del sistema ferroviario
- b. y las condiciones que se crearon para la navegación a vapor.



Con respecto al primero, el sistema ferroviario a nivel mundial habría alcanzado ya a mediados del siglo XIX, casi los 40 mil kilómetros de longitud y para 1870, se contaba con una red cerca de los 300,000. Este sistema jugó un papel importante desde comienzos de los años sesenta del siglo XIX, de manera tal que con la rebaja de sus costos se hizo posible que en los países más avanzados de Europa occidental, esta modalidad de transporte comenzara a superar al realizado por las vías de navegación, mientras que casi desaparecía el realizado por vías terrestres que apenas habían experimentado mejoras técnicas.

Por otra parte; en cuanto a la navegación a vapor los grandes avances se produjeron desde finales de los años treinta del siglo XIX; con la propulsión por medio de la hélice. Los barcos aumentaron su capacidad de desplazamiento, a la vez que aseguraban la regularidad de los transportes, por lo que se inició la inexorable sustitución de los veleros.

Hacia 1850 el conjunto de la flota europea de barcos de vapor no alcanzaba las 200.000 toneladas, pero veinte años más tarde superaba el 1.500.000 y, hacia 1880, se podía considerar que la navegación a vela había perdido ya su hegemonía en el comercio mundial. Un momento destacado en la mejora de las condiciones de la navegación fue la inauguración, en 1869, del canal de Suez que, con sus 160 kilómetros de longitud, dejaba en algo más de la mitad la duración del viaje entre la India y el Reino Unido.

A estas grandes innovaciones había que añadir la revolución de las comunicaciones que se produjo con la instalación, en 1865, del primer cable transatlántico submarino y la generalización del uso del telégrafo eléctrico, que permitió una rapidez extraordinaria en la transmisión de las noticias.

Desde 1851 estaba abierto al uso público y, veinte años más tarde, la red telegráfica daba ya la vuelta al mundo. Los europeos estaban en condiciones de hacer llevar su progreso hasta cualquier confín del mundo, convencidos como estaban de su extraordinaria superioridad tecnológica.

Podríamos decir que la revolución de los transportes y la generalización de las ideas librecambistas; permitieron una expansión comercial y a la vez una relativa globalización en los mercados. Pero, el papel determinante correspondió a Europa, cuyas exportaciones se cuadruplicaron en los veinte años que siguieron a 1850. Ello específicamente en el Reino Unido, que para 1870, era la responsable de una cuarta parte del comercio europeo. Al igual que el Reino Unido, las exportaciones en Alemania experimentaron los mayores índices de crecimiento durante los años sesenta y, desde los años setenta, habían desplazado a Francia del segundo lugar entre los países exportadores europeos.

Por otra parte, la especialización de la producción regional permitió también la diversificación de las exportaciones. A las exportaciones de cereales desde

las regiones del sur de Rusia y posteriormente desde el continente americano, se añadían las exportaciones de vinos franceses, la de productos daneses de granja hacia el Reino Unido. Tal es así que comienzan a tomar importancia, desde estos años, las inversiones extranjeras que buscan altos rendimientos. Con relación a Reino Unido el comercio invisible (en el que las inversiones extranjeras forman un importante capítulo, junto con los seguros y los fletes) permitió que la balanza de pagos británica arrojara un permanente saldo positivo, hasta bien entrado el siglo XX.

La creación, en 1867, de bancos ingleses en Hong-Kong y Shanghai es buena muestra del interés de esas inversiones.

### 3.2. Especialización del transporte y El Canal de Panamá

El comercio y el transporte sirven de enlace económico y físico de las unidades productivas. No existe exclusividad para un único modo de transporte y, en la actualidad el transporte marítimo junto a las cadenas logísticas e intermodales de alcance mundial responde al concepto de transporte “de puerta a puerta”. Podríamos decir que más de 80% del comercio internacional de mercancías se efectúa por mar, apoyada por una flota de más de 895 millones de toneladas de peso muerto (DWT), y con unos recorridos que superan los 25 billones de toneladas-milla. Al hacer un balance porcentual del movimiento de mercancías a nivel mundial, tenemos la siguiente información:

**Cuadro N° 2. Porcentaje del movimiento de mercancía embarcada a nivel mundial**

<b>Continente y/o región</b>	<b>% de movimiento</b>
Asia	37. 2
Europa	25. 1
América del Norte	20. 7
África	9. 0
Oceanía	8. 0
<b><u>TOTAL.....</u></b>	<b><u>100.0 %</u></b>

**Fuente: El autor en base a información de UNTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT. 2004.**

En la década de 1990 del siglo XX, la actividad marítima experimentó adaptaciones y cambios significativos, entre estos el desarrollo intermodal, como consecuencia del libre mercado y los procesos de la globalización.

En la actividad del transporte vía marítima el acostumbrado o tradicional concepto: Puerto a puerto; pasa al nuevo objetivo: Puerta a puerta, esto significa que la demanda de productos exige cadenas completas para el transporte de mercancías, productos y bienes, desde el origen al destino.

Según Fernando González Laxe, quién es catedrático de Economía Aplicada y director del Instituto Universitario de Estudios Marítimos de la Universidad de la Coruña, España, lo anterior se traduce en: Mayor flexibilidad para la creación de servicios especializados en la actividad marítima.

- a. La actividad de transporte marítimo, aprovecha las economías de escala que implica hacer los productos más competitivos con una estrategia de bajos costos, para comercializarlos. A mayor tonelaje / milla, el costo por unidad en esta modalidad de transporte se reduce en comparación con otros modos de transporte, o sea, una mayor cantidad transportada de productos.
- b. En el transporte marítimo, son fundamentales las economías de aglomeración, ya que se aprovechan otros factores que dan lugar a ello como: avances en la tecnología, los elementos físicos del *hinterland* más próximo y las empresas navieras desarrollan un sinnúmero de servicios asociados al transporte de mercancías.

Un fenómeno importante dentro de todo este esquema es la capacidad de las naciones en relación: comercio-buque.

Unas se dedican más al desarrollo de su flota mundial con bajos niveles de comercio o viceversa. (Ver cuadro N° 3)

**Cuadro 3. Actividad marítima de las 25 naciones comerciantes en el Mundo, UNTAD 2004.**

Rango o posición	País	Porcentaje del comercio mundial generado en términos de valor	Porcentaje de la flota mundial términos (TPM)*
1	Los Estados Unidos	12.60	5.50
2	Alemania	8.80	6.90
3	China	6.20	6.80
4	Japón	5.50	14.00
5	Francia	4.90	0.80
6	Reino Unido	4.30	3.10
7	Italia	3.70	1.60
8	Países Bajos	3.70	0.80
9	Canadá	3.20	0.70
10	Bélgica	3.20	1.00
11	Hong Kong	2.90	4.90
12	Rep. De Corea	2.60	3.30
13	España	2.30	0.50
14	México	2.10	0.00
15	Taiwan	1.90	2.80
16	Singapur	1.80	2.70
17	Federación Rusa	1.50	1.80
18	Suiza	1.20	1.40
19	Malasia	1.20	1.20
20	Suecia	1.20	0.70
21	Austria	1.20	0.00
22	Tailandia	1.00	0.40
23	Australia	1.00	0.30
24	Brasil	0.90	0.70
25	Islandia	0.90	0.00
	<b>Totales.....</b>	<b><u>80.10</u></b>	<b>61.60</b>

**Fuente:** El autor en base a información de UNTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT. 2004.

**Nota aclaratoria:** Otras naciones representan el 19.9 % restante con respecto al porcentaje del comercio mundial generado en términos de valor y con relación porcentaje de la flota mundial términos (TPM) representa un 38.4 %.

\* TPM. (Toneladas de Peso Muerto). El peso de la carga más el combustible que lleva la embarcación cuando está completamente cargada.

En el análisis de esta situación, con respecto a los datos suministrados por el cuadro N° 3, el mismo nos permite estar atentos como país y avanzar con relación a la modernización de nuestros activos como: El Canal de Panamá, los puertos, la Zona Libre de Colón, las empresas auxiliares, el desarrollo multimodal, entre otros.

En ese orden de ideas, según la revista marítima: **Info Marítima** Número 1811, Año LXXXV, Argentina, noviembre de 2008, en su artículo de nota: **Relevancia de Panamá en la industria marítima y su impacto en la cadena logística de suministro**, destaca lo siguiente:

***“... la plataforma logística panameña, y de acuerdo con el estudio realizado por INTRACORP para la Autoridad del Canal de Panamá en el año 2006, todo apunta a que el Canal, los puertos y la Zona Libre de Colón continúen siendo predominantes en el futuro, con un crecimiento combinado de alrededor de seis por ciento (6%) en el período correspondiente a los años 2015 al 2025. De acuerdo con ese estudio, se estima que el resto de las actividades crecerán a un ritmo superior debido a la importancia creciente que tendrá Panamá como centro logístico.”*** 5

Por otra parte, es preciso que comprendamos dos aspectos: El primero de ellos que: las tendencias de las flotas son distintas según la especialización del transporte, y que dentro de esas tendencias la carga contenerizada representa un valor *sine qua non*, de las economías de escala.

La segunda es que esta demanda va en aumento y que a su vez exige

---

5. Info Marítima. Número 1811. En: **Relevancia de Panamá en la industria marítima y su impacto en la cadena logística de suministro**. Año LXXXV, Argentina, noviembre de 2008.

buques más grandes que se traducen en menor costo operativo, mayor volumen de carga y mayores ganancias.

Para la actividad marítima y el comercio internacional estos factores son vitales; y para nuestro país, Panamá, representan los intereses de nuevas estrategias, toda vez que la alternativa de la ruta por el Canal de Suez es vista, ya a mediados de la presente década, como una opción rentable y viable de tránsito.

Si comparamos el cuadro número tres relacionado a las 25 naciones comerciantes en el mundo con los principales usuarios del Canal de Panamá y el porcentaje de participación con respecto al movimiento comercial por esta ruta, constatamos esta tendencia y el porqué de la necesidad de modernizar el Canal de Panamá, a la vanguardia de estos cambios.

Por ejemplo: Los Estados Unidos con un 69 % de participación en la ruta del Canal de Panamá; ocupa el primer lugar dentro de las 25 principales naciones comerciales, por otro lado la República Popular China como segundo principal usuario de la ruta del Canal de Panamá, con un 18 %, ocupa un tercer lugar dentro de las naciones comerciantes.

Japón como tercer usuario del Canal de Panamá, con un 17 %, se ubica en un significativo cuarto lugar.



Al observar el cuadro N° 3, nos llama la atención el caso de Alemania el cual nos lleva a profundizar e investigar hacia dónde se dirige su participación comercial. La investigación nos indicó; que el mismo mantiene un fuerte comercio con las naciones de la Unión Europea, no obstante creemos interesante su participación en el comercio mundial; toda vez que este segundo lugar genera indirectamente ganancias al Canal de Panamá y por ende al país.

La información suministrada por la Embajada de Alemania en México en materia económica comercial, nos da referencias con respecto a la posición de Alemania en lo siguiente:

***“En importaciones así como en exportaciones la República Federal de Alemania ocupa desde hace años el 2o. lugar en el comercio mundial, después de los EEUU y antes de Japón... Los países europeos, especialmente los países de la Unión Europea, fueron como en años anteriores, los compradores más importantes de los productos alemanes. Casi la mitad de las exportaciones alemanas se dirigió a los países de la Comunidad Económica Europea.”***<sup>6</sup>

No obstante, según la página oficial de la Embajada de Alemania en Panamá en su sección de Economía, el tema de: Relaciones Comerciales Alemania-América Latina 2007, se señala que:

***“América Latina actualmente está ampliamente integrada al comercio mundial y por ende es también un importante socio comercial para Alemania. 14 % del total latinoamericano de comercio exterior convierten a la Unión Europea en segundo socio comercial más importante para la***

6. Embajada Alemana en México. Economía y Comercio de la República Federal de Alemania. En: [http://www.mexiko.diplo.de/Vertretung/mexiko/es/05/Economia\\_\\_Comercia\\_\\_RFA/Economia\\_\\_Comercio\\_\\_RFA.html](http://www.mexiko.diplo.de/Vertretung/mexiko/es/05/Economia__Comercia__RFA/Economia__Comercio__RFA.html)

***región latinoamericana. Brasil y México son los mayores importadores de productos alemanes, Panamá por su parte es el número ocho de la región en exportaciones” 7.***

En resumen, a pesar de que la participación de la nación alemana no es significativa como usuario del Canal de Panamá, lo cierto es que el mismo es un país con un gran desarrollo dentro de la Unión Europea; además de que apoya a Panamá, no sólo con una posición importante en su escenario económico, tomando en cuenta la región latinoamericana; sino también en materia de cooperación internacional con organismos multilaterales y micro-proyectos de la Embajada.

### 3.3. El Comercio Internacional, la actividad marítima y la participación del Canal de Panamá.

Este tema de fundamental interés nos lleva a reflexionar en cuanto a lo que sería el papel del país y en especial del Canal de Panamá, ante el fenómeno del comercio, su dinámica en función del transporte; producto de la globalización. Debemos entender los efectos de esta última como una concepción moderna con respecto a los cambios que experimenta el mundo de hoy en todas sus manifestaciones, estos cambios se advierten en el plano social, pero sobretodo el económico.

7. Embajada Alemana en Panamá. **Relaciones Comerciales Alemania-América Latina 2007.** En: <http://www.panama.diplo.de/Vertretung/panama/es/05/Wirtschaft.html>

Una serie de variables abordan el tema de los efectos de la globalización en la actividad marítima, por lo que el Canal de Panamá deberá estar preparado en cuanto a su rol competitivo y asumir otros nuevos con respecto al comercio internacional después de la ampliación.

No obstante, este tema ya se tenía previsto desde las dos últimas décadas del siglo XX.

En ese orden de ideas, podemos decir que: el efecto de los procesos económicos como consecuencia de la globalización, el incremento en la demanda de tránsito de buques por el Canal; así como la tendencia de los armadores a construir estos con un mayor tamaño son las razones de peso que se argumentan para haber presentado la propuesta de ampliación del Canal de Panamá.

La economía mundial o internacional, obedece en la actualidad a una serie de cambios e interacciones principalmente de orden político como: las relaciones de los estados-naciones a través de nuevos esquemas de cooperación (Bloques regionales); en el orden económico agentes que dejan sus efectos más allá de sus fronteras haciéndose, multinacionales, organizaciones monetarias, comerciales, financieras internacionales entre países.

Este denominado: Nuevo Orden Político-Económico, pone de manifiesto un nuevo escenario, la presencia de nuevas estructuras en este aspecto y mecanismos internacionales, regionales y subregionales, que se han hecho patentes con la finalidad de dar respuesta, de manera multilateral, a los problemas mundiales.

Para los efectos del funcionamiento del Canal de Panamá, este orden mundial expresado en la práctica de la dinámica económica a nivel internacional se enfoca particularmente en lo que denominaremos: el eje motor del funcionamiento de la vía acuática, o sea:

*¿Para quién o para quiénes, funciona el Canal de Panamá?*

Respondiendo a esta interrogante, podríamos decir que ese funcionamiento obedece a tres grandes bloques que comprenden a casi un 65 % de la economía mundial, Estos son: Los Estados Unidos de Norteamérica, La Unión Europea y el este del Asia. Este últimos corresponde particularmente a: Japón, Hong Kong, Corea del Sur, Singapur y Taiwan.

Esta realidad se traduce en su ejercicio a una serie de mecanismos de acción y de relaciones comerciales y de mercados productos de la propia economía:

***“...el surgimiento de bloques políticos y económicos en la escala regional ha engrandecido el panorama para un nuevo paisaje geo-económico. Actualmente se puede hablar de la existencia de 3 bloques principales, formando redes regionales que de acuerdo con el Neorrealismo engloban poder económico y geopolítico, y a veces también militar: la UE, el TLCAN y las Naciones Recientemente Industrializadas (NIC's, por sus siglas en ingles).”*** <sup>8</sup>

Es importante advertir que en esta realidad económica se ubican algunos de los principales usuarios de la vía canalera (Los Estados Unidos, República Popular China, Japón y Corea del Sur). Tomando en cuenta lo anterior, podríamos decir que el Canal de Panamá es un agente económico importante para la dinámica comercial internacional, con una participación porcentual del comercio a nivel mundial de aproximadamente un 4 %. Ello nos permite hacernos otra pregunta: *¿Cuál es el papel de la actividad marítima y el Canal de Panamá en el tema del Comercio Internacional?*

Como es sabido, a través de la historia, nuestro país, Panamá, ha sido un lugar clave para la actividad marítima comercial. Su posición geográfica, como principal recurso natural, se ha logrado explotar a partir de la presencia de un canal que favorece numerosas actividades en este campo.

---

8. Martínez Cárdenas, Rogelio y otros. **MÉXICO ANTE EL TLC** , Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales.  
En: <http://www.eumed.net/libros/2008a/369/Procesos%20de%20Integracion%20Economica%20en%20la%20actualidad.htm> (Este sitio web está mantenido por el grupo de investigación eumednet (SEJ-309) de la Universidad de Málaga, con el apoyo de la Fundación Universitaria Andaluza Inca Garcilaso).

La actividad marítima, favorece grandemente los intercambios y flujos comerciales entre naciones para beneficio del comercio internacional; por el traslado de mercancías en múltiples modalidades. En esa plataforma de servicios Panamá se vislumbra como centro por excelencia de trasbordo de personas y carga de las Américas y; como consecuencia de este hecho, la economía panameña crece con marcada intensidad.

Muchos elementos contribuyen a ese crecimiento económico, entre estos están: La modernización del Canal de Panamá, el desarrollo y modernización de las instalaciones portuarias, así como industrias auxiliares relacionadas a éstos, la Zona Libre de Colón, la creación del Código Marítimo de Panamá, la promulgación de nuevas leyes y regulaciones para el Registro Panameño, son proyectos que contribuyen a éste crecimiento económico y a la creación de oportunidades relacionadas con la actividad marítima en la región.

El Estado panameño, por conducto de la Autoridad Marítima de Panamá en el ejercicio de la modernización de sus componentes marítimos y para lograr mayores beneficios del comercio internacional a través de la actividad del transporte, considera fundamental la modernización de sus leyes como es el caso del tema del abanderamiento de naves.

Así lo expresa el artículo de la Sección Industria Marítima: Registro de naves panameño crece 4.7%, publicado en La Prensa, Panamá, martes 26 de agosto

de 2008, que a la letra nos dice: ***“...apunta a asegurar que su liderazgo internacional se proyecte de manera transparente, garantizando su crecimiento sostenido y que una mejor imagen del país sea reconocida por las organizaciones internacionales.”***

En ese sentido la Autoridad Marítima de Panamá, durante los tres últimos años, desde la aprobación en el 2004 de la Estrategia Marítima de Panamá (EMP), ha redoblado los esfuerzos trabajando intensamente en la revisión, sistematización y modernización de la legislación en esta materia.

Como hemos señalado, la modernización del sistema marítimo panameño, según la Autoridad Marítima de Panamá, busca promover la inversión, agilizar la economía y consolidar a Panamá como centro internacional de servicios marítimos.

Los resultados concretos de esta tarea, hoy son un hecho. Con la creación de la siguiente plataforma legal se actualizan los marcos jurídicos y legales para la promoción de la actividad marítima nacional. Así las cosas tenemos lo siguiente:

- a. **La ley 55 de 6 de agosto de 2008** publicada en la Gaceta Oficial 26100 del 7 de agosto de 2008, la cual empezó a regir a partir de su promulgación, deroga por completo el Libro Segundo del Código de Comercio de Panamá aprobado mediante Ley 2 del 22 de agosto de

1916, y entre sus innovaciones, establece tasas e impuestos como crédito marítimo a favor del Estado Panameño. Por otra parte, estas reformas actualizan la terminología en esta materia, como: la responsabilidad del cargador, el conocimiento de embarque y entrega de mercancías, así como lo relacionado con los daños.

- b. La ley 56 de 6 de agosto de 2008 o “Ley General de Puertos”** publicada en la Gaceta Oficial 26100 del 7 de agosto de 2008, la cual empezó a regir a partir de su promulgación, establece las normas rectoras de la actividad de los puertos y las instalaciones marítimas que existan o se construyan en la República de Panamá, además del uso de bienes otorgados en concesión y la prestación de servicios marítimos, sean estos de naturaleza pública o privada.
- c. La ley 57 del 6 de agosto de 2008** publicada en la Gaceta Oficial 26100 del 7 de agosto de 2008, entra a regular los aspectos tanto administrativos como: Seguridad relacionados con el Abanderamiento de Buques en el Registro Panameño. La ley General de Marina Mercante ha dedicado un capítulo a las medidas de optimización y mantenimiento de la flota.
- d. Ratificación del Convenio Internacional para la Facilitación del Transporte Marítimo, conocido como FAL 65,** que fue adoptado en Londres Inglaterra el 9 de abril de 1965 y hasta la fecha lleva ocho enmiendas. Panamá lo ratificó mediante Ley 44 del 15 de julio de 2008. El objetivo del Convenio FAL-65 es el de simplificar el transporte marítimo mediante la reducción al mínima de los trámites, documentos y formalidades



relacionadas con la llegada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúen viajes. A nivel de la región, Nicaragua, Honduras y El Salvador ya se adhirieron al Convenio FAL 65. En todo el mundo hay unas 127 naciones que ratificaron el acuerdo.

Bajo este escenario, el sistema marítimo panameño se observa más comprometido y competitivo con los retos internacionales y le ofrece a la demanda mundial del mundo marítimo una serie de servicios y oportunidades. Con esto, Panamá continúa siendo una ruta confiable y segura para el transporte y el comercio internacional, por lo que ahora nuestra tarea es: Hacer cumplir y aplicar las leyes con el rigor necesario.

#### 4. Consideraciones tradicionales acerca de las ventajas y desventajas de la posición geográfica de Panamá con respecto a su importancia geoestratégica y comercial.

El tema de la posición geográfica de Panamá es un problema que tiene múltiples consideraciones. No solamente podemos enfocarlo desde el punto de vista económico, del derecho, desde lo social, histórico o político; es mucho más profundo y lo que acabamos de mencionar obedece necesariamente a un análisis producto de la visión de los factores geográficos y geopolíticos, entiéndase factores geoestratégicos que obedecen a dicho problema.

Tradicionalmente se ha calificado el país bajo un concepto transitista, razón esta que nos ha llevado en la actualidad a la explotación de nuestra posición

geográfica a partir de un sector económico de servicios, no atendiendo y aprovechando las ventajas que presenta nuestro país desde el punto de vista del clima, su hidrografía, sus selvas, en fin sus recursos naturales y la explotación de manera sostenible.

Lo cierto es que el desarrollo económico de Panamá, se ha logrado en la mayoría de las veces por la inyección de capital extranjero que ha hecho uso de estos activos, con la consecuente afectación de la población y del deterioro ambiental.

La concepción tradicional que se ha tenido de las ventajas o desventajas de la posición geográfica de Panamá y su explotación, se vinculó más al ofrecimiento de oportunidades hacia intereses externos a partir de garantizar el uso de nuestros activos y/o recursos prácticamente con pocas retribuciones o beneficios para el país.

Por otro lado, la explotación de éste recurso natural: La posición geográfica, en este caso, debemos entenderla por su carácter. O sea que no se mantiene igual o permanente y varía como resultado de los factores externos que la condicionan; toda vez que hemos visto a través de la historia del Istmo períodos de auge, crisis y bonanzas. Lo que nos sugiere entender su explotación como un fenómeno cultural o humano por los cambios desde esta perspectiva: en lo político, económico, social, histórico, tecnológico, ambiental; entre otras.

Frente a esta premisa, podríamos decir, según el Atlas Nacional de la República de Panamá de 2007, lo siguiente:

***“ El valor de una posición geográfica no es absoluto ni permanente; y varía con el nivel cultural y tecnológico de los pueblos que han sucedido en diferentes período de la historia humana; cambia y varía especialmente, con el trazado y recorrido de las grandes rutas comerciales; de las armas militares; de la proximidad o alejamiento de las zonas de conflictos bélicos; de la valorización de sus recursos; de su cercanía o distancia a los grandes centros de poder económico, político y militar, en un tiempo dado. Sólo a la luz de este criterio relativista puede apreciarse debidamente la función histórica de la posición de un país.”*** 9

Para ejemplificar lo anterior, al referimos al papel histórico de la posición geográfica de Panamá, citamos al Dr. Alfredo Castillero Calvo en: **Transitismo y dependencia: El caso del istmo de Panamá**, quién desarrolló esta ponencia para el Primer Congreso Centroamericano de Historia Demográfica, Económica y Social, efectuado en febrero de 1973, en la ciudad de San José, Costa Rica, en el mismo manifiesta:

***“... históricamente la decantada “Vocación Geográfica” de nuestro país solo podía traducirse en términos de ejercicio transista, cuando un centro hegemónico estuviese dispuesto a asumir el poder de decisión sobre el uso de lo que por tradición se ha considerado nuestro “Principal Recurso Geográfico”. 10***

9. Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia. **ATLAS NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ**, 2007, P. 2

10. Castillero Calvo, Alfredo. **Transitismo y dependencia: El caso del istmo de Panamá**. En: NUEVA SOCIEDAD N°. 5 MARZO - ABRIL 1973, PP 35-50. Primer Congreso Centroamericano de Historia Demográfica, Económica y Social, San José, Costa Rica, 1973. Páginas 35-50.

El Doctor Castellero Calvo se refiere a una definición transitista del Istmo de Panamá, que por extensión, podemos calificar como una explotación de la posición geográfica del Istmo por parte de un centro hegemónico como: la península (España) y posteriormente Los Estados Unidos con respecto al resto de los territorios ultramarinos.

Al respecto tenemos lo siguiente: Con la creación del sistema de ferias (1543-1748), ubicadas en Portobelo bajo el mismo nombre y el consecuente arribo de galeones o embarcaciones la posición del Istmo se vio favorecida, para la península, hasta que con la descomposición de su centro hegemónico (España), el uso de este tránsito por el Istmo fue mermando y en consecuencia no correspondía al valor que logró en principio cuando fueron inauguradas dichas ferias y el Istmo de Panamá dejó de ser la ruta, o la zona de tránsito por excelencia. Aunque el circuito operante gracias a la ruta de centro y sur de América, continúa funcionando por el contrabando.

Con el *Gold Rush*, a mediados del siglo XIX, el Istmo de Panamá adquiere ese valor, pero bajo la égida de un nuevo polo hegemónico: Los Estados Unidos, por lo que el Istmo se vislumbraba a partir de allí como pieza clave para el expansionismo e interés geopolítico norteamericano.

Lo anteriormente expuesto nos introduce al análisis del valor de la posición geográfica de Panamá a partir de una concepción histórica. De cómo ese grado

de importancia se da a partir de factores externos. Es evidente que para aquel período nos encontrábamos en evolución.

Hoy día hemos tenido la oportunidad de superar muchos traumas, como alguna vez se refirió Hernán Porras en su ensayo sobre: *El Papel Histórico de los grupos humanos de Panamá* y contamos con las estructuras y conocimientos a favor nuestro, necesarios para revertir esa condición transitista, ya muy superada.

Si tenemos claro y en cuenta estos factores, podemos comprender mucho mejor cuál es el papel que juega Panamá y su posición en el comercio, en la Geopolítica y la Geoestrategia mundial actual y de esta manera logramos explotar este y otros recursos de manera que podemos también ampliar los horizontes en el resto de los sectores económicos.

Al abordar este tema de las ventajas y desventajas de la posición geográfica de Panamá, no debemos hacerlo como tradicionalmente se ha hecho; enfocando la posición geográfica de Panamá a partir de estas consideraciones, sino más bien debemos tomar en cuenta que muchas de esas desventajas que se han expuesto a través de los que han profundizado en el tema, pueden ayudar a corregir o mejorar estas debilidades.

Debemos encontrar mecanismos de acción o de respuesta a lo que calificaríamos como amenazas. Por ejemplo: Siempre se ha dicho que dentro de las desventajas, está el hecho de la distorsión que puede encontrar nuestro idioma o la cultura, por la influencia foránea; extranjeros que hasta cierto modo ven a Panamá como un polo de desarrollo para la inversión, como centro de expediciones y estadías eco turísticas, entre otras.

No obstante, esta situación nos ha servido hoy para mejorar nuestros perfiles en materia educativa, respecto al idioma inglés, alemán y muy recientemente el mandarín, como consecuencia de los centros de llamadas, comúnmente conocidos como *Call Centers*, la atención al turismo y las actividades financieras y comerciales, entre otros aspectos. Por ello observamos un crecimiento en Panamá en esta materia, ya que al contar con una excelente posición geográfica y plataforma logística de servicios, transporte y comunicación, no sólo hay empresas interesadas en instalarse en nuestro país, sino en toda la región; además que abre un compás para el impulso de negocios propios por parte de panameños; y las investigaciones revelan que hay y existe ese mercado.

#### 4.1. Oportunidades, fortalezas, amenazas y debilidades actuales y futuras de Panamá, como respuesta a su posición geográfica.

Es importante que enfoquemos nuestro tema en cuanto a los beneficios u oportunidades así como a las fortalezas, amenazas o debilidades de nuestro país estableciendo a través de un análisis FODA, muy sucinto. Esta herramienta

nos permitirá analizar la situación actual del país y así obtener un diagnóstico o inventario de elementos y factores a nuestro favor como país y de qué manera podemos aprovechar esas amenazas y debilidades.

Según Hugo Esteban Glagovsky, quién es licenciado en Sistemas de Información de las Organizaciones de la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad de Buenos Aires Buenos Aires, nos dice lo siguiente:

***“El término FODA es una sigla conformada por las primeras letras de las palabras Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (en inglés SWOT: Strenghts, Weaknesses, Oportunities, Threats). De entre estas cuatro variables, tanto fortalezas como debilidades son internas de la organización, por lo que es posible actuar directamente sobre ellas. En cambio las oportunidades y las amenazas son externas, por lo que en general resulta muy difícil poder modificarlas.”*** <sup>11</sup>

Sabemos que el análisis FODA en principio es aplicado a las organizaciones, no obstante podemos por extensión aplicarlos dentro de los estudios geográficos, toda vez que nos permitirá comprender el tema de la posición geográfica de Panamá partir del beneficio que representa para el país en provecho de sus componentes.

Panamá, es un país con una posición geográfica calificada como envidiable, rico en recursos naturales, humanos, estructurales, entre otros.

---

11. Glagovsky, Hugo Esteban. **¡Esto es FODA!** En: Centro de Tesis, Documentos, Publicaciones y Recursos Educativos. Monografias.com S.A. 1997, <http://www.monografias.com/trabajos10/foda/foda.shtml>

La posición geográfica de Panamá, ha sido factor determinante para el ejercicio de sus actividades económicas, así como para los intereses e influencia foránea.

El desarrollo de las actividades por la ruta transístmica desde la época hispana configuró el territorio en dos dimensiones: una zona dedicada a la extracción minera y lo agropecuario hacia el interior del país (Oeste) y la otra hacia la ruta; vinculada propiamente al comercio y transporte a favor de las comunicaciones ultramarinas, creando las ciudades terminales actuales de Panamá y Colón, hacia el litoral Pacífico y Atlántico, respectivamente.

El fenómeno transístmico, según el Doctor Alfredo Castillero Calvo, inició: primero durante el período de galeones, luego durante el breve auge mercantil pre-independentista de principios del XIX y finalmente durante el "*Gold Rush*" californiano y la construcción del Ferrocarril Transístmico a mediados del mismo siglo.

A lo largo del siglo XX y entrado el siglo XXI, la posición geográfica de Panamá, continúa siendo factor determinante en el desarrollo de nuestra economía.

Esto se evidencia a partir de los últimos cuarenta años, hasta la fecha, donde se han movido los intereses nacionales para la modernización de la vía acuática.



Ver resultados de este fenómeno en cuanto a lo que podríamos denominar algunos aspectos positivos y negativos de dicha posición geográfica y su explotación. (Ver figura N° 5)

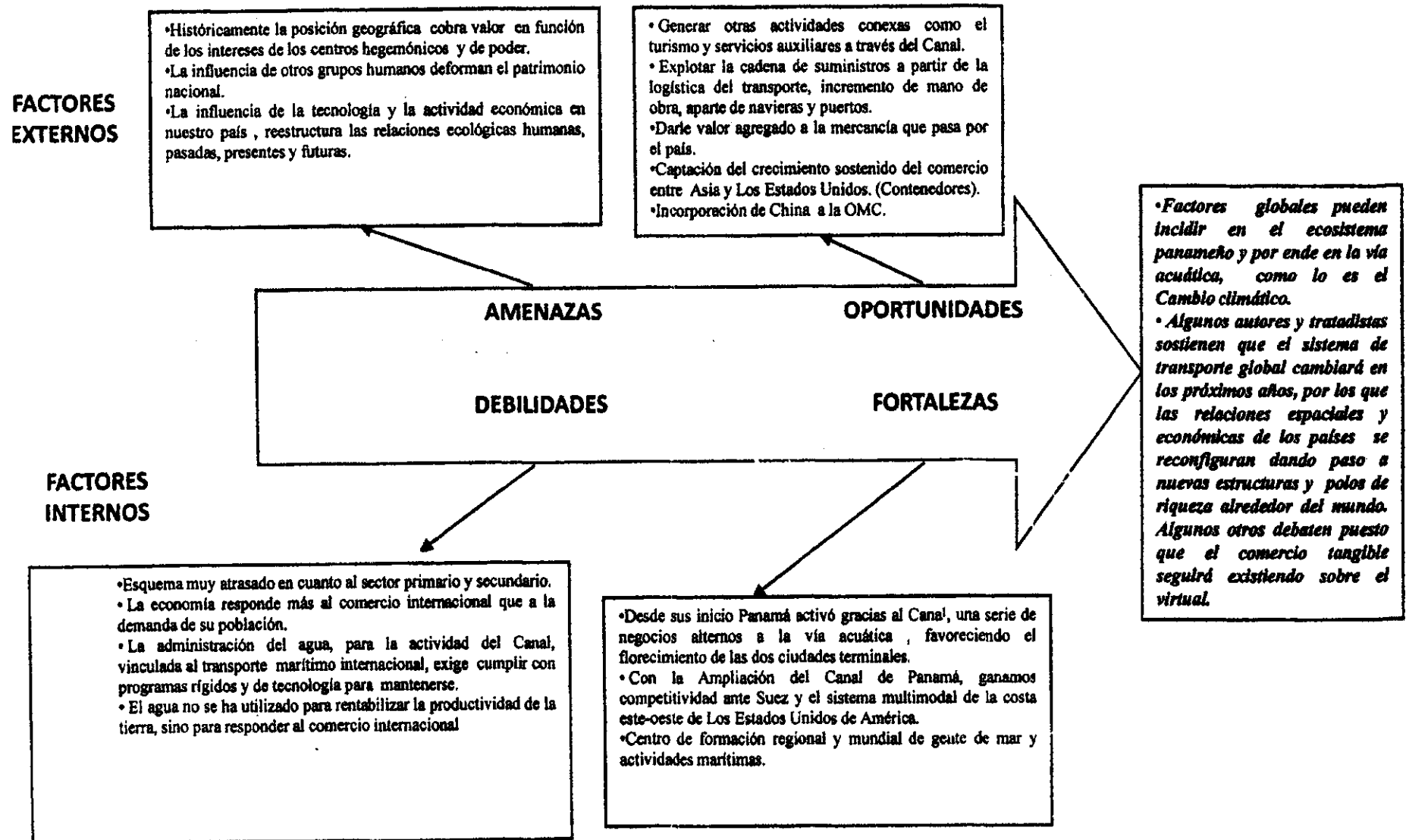
## 5. Posición geográfica de Panamá.

### *5. 1. Posición global:*

No podemos concebir los estudios geográficos si no tomamos en cuenta los principios que determinan la aplicación y análisis de dichos estudios. Cuando consideramos el aspecto de la ubicación de un lugar sobre la superficie terrestre, es necesario que tengamos presente el principio de localización, para ubicar los fenómenos y sus consecuentes repercusiones en función de sus causas y conexiones con otros fenómenos ya sean físicos o naturales, humanos o socioculturales.

En el presente estudio es necesario referirnos a la localización geográfica de Panamá, desde amplios puntos de vista que nos van a ofrecer información general y particular de su posición y relación frente al resto del mundo, así como de su particular región, donde ésta se circunscribe. En ese sentido la localización se analizará a partir de su posición matemática, global y regional.

**FIGURA Nº 5. DIAGNÓSTICO SOBRE LAS OPORTUNIDADES, FORTALEZAS, AMENAZAS Y DEBILIDADES DE LA POSICIÓN GEOGRÁFICA DE PANAMÁ**



Al referirnos a la posición global de Panamá, tomamos en cuenta los paralelos y meridianos, o sea el Ecuador geográfico y el Meridiano de Greenwich, respectivamente como referencia. En este sentido la República de Panamá se encuentra ubicada desde el punto de vista de su posición global y con relación al Ecuador entre los  $7^{\circ} 12' 08''$  y  $9^{\circ} 38' 46''$  de Latitud Norte. Estos puntos extremos presentan una diferencia de latitud de  $2^{\circ} 26' 38''$ .

Con respecto al Meridiano de Greenwich, se ubica entre los  $77^{\circ} 09' 24''$  y  $83^{\circ} 03' 07''$  de Longitud Oeste.

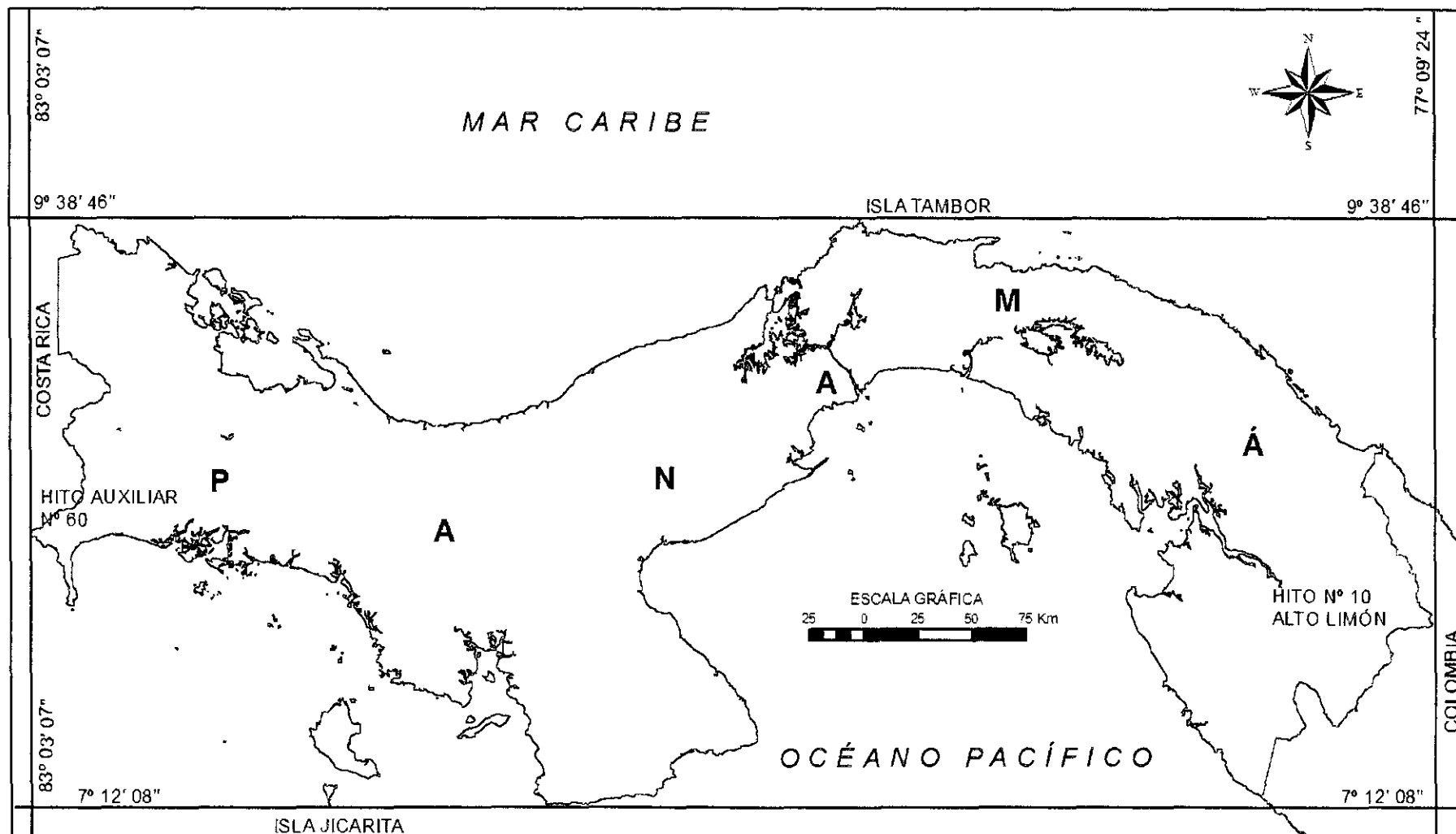
En resumen el Istmo de Panamá se encuentra ubicado en el hemisferio Norte con respecto al Ecuador y en el Hemisferio Occidental, con respecto al Meridiano de Greenwich.

La posición geográfica latitudinal de Panamá, corresponde a las latitudes bajas del Hemisferio Norte, o sea en la zona Intertropical y con respecto al Meridiano de Greenwich se ubica hacia el occidente.

Tomando en cuenta el Meridiano de Greenwich, el extremo oriental del país corresponde al Hito N° 10 o Alto Limón, representa el límite del país con la República de Colombia.

Hacia el extremo Occidental está el Hito auxiliar N° 60 situado en el límite de Panamá con la República de Costa Rica. (Ver figura N° 6 y cuadro N° 4)

FIGURA N° 6: POSICIÓN GEOGRÁFICA Y PUNTOS EXTREMOS DE PANAMÁ



Fuente: Atlas Nacional de la República de Panamá, año 2007.

**Cuadro N° 4**  
**Puntos geográficos extremos de la República de Panamá**

<b>Punto extremo</b>	<b>Ubicación geográfica latitudinal</b>	<b>Ubicación geográfica longitudinal</b>	<b>Sitio de referencia</b>
<b>Septentrional</b>	9 ° 38' 46" Lat. Norte.		Isla Tambor, Prov. Colón.
<b>Meridional</b>	7 ° 12' 08" Lat. Norte.		Isla Jicarita, Prov. Veraguas.
<b>Oriental</b>		77 ° 09' 24" Long. W.	Hito N° 10, Alto Limón, Prov. Darién.
<b>Occidental</b>		83 ° 03' 07" Long. W.	Hito Auxiliar N° 60, Prov. Chiriquí.

**Fuente:** El autor en base a datos suministrados por el Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia. Hoja Síntesis Geográfica Edición 4.

## 5.2. Posición Regional

Con relación a la posición geográfica regional, se toma en cuenta el lugar con respecto a sus partes más próximas. Son importantes en este aspecto los límites. Podríamos decir que Panamá se encuentra ubicada en la Región Centroamericana y limita al norte con el Mar Caribe, al este con la República de Colombia, al sur con el océano Pacífico y al oeste con la República de Costa Rica. (Ver figura N° 7)

### 5.3. Consideraciones de la función histórica de la posición geográfica:

La situación histórica del istmo de Panamá en cuanto a las consideraciones relacionadas a la evolución de ésta, como ruta de tránsito y como consecuencia: la explotación de su posición geográfica, no es nada nuevo, así como tampoco, dicha explotación o uso son relativamente recientes.

Con la presencia humana en el continente americano, hace 15 0 20 mil años atrás, la posición geográfica del Istmo en medio del camino entre norte y sur de América, sirvió de paso obligado, primero, de los grupos paleo americanos y posteriormente para el movimiento migratorio de las grandes culturas mesoamericanas y andina.

Estas constantes migraciones, produjeron la formación de nuevos grupos, influencias y cambios en los patrones socioculturales como: costumbres, artefactos, herramientas, dietas, lenguas, entre otros aspectos, no sólo a nivel del Istmo de Panamá, sino también en el resto del continente.

Según el Doctor Alfredo Castillero Calvo, la función geográfica del istmo de Panamá, antes del contacto europeo fue intercontinental, o sea sirvió de puente obligado propiciando los intercambios norte-sur. Posteriormente, como ya hemos señalado los españoles, introducen luego de 1513, cuando se da el Descubrimiento

del Mar del Sur el concepto de interoceanidad y de allí se origina ese marcado concepto de ruta de tránsito o transístmica.

Con este hecho, se empiezan a revelar las potencialidades de la posición geográfica de Panamá, sirviendo de eje conector con el resto del continente, tanto al norte, como al sur y por supuesto el Caribe.

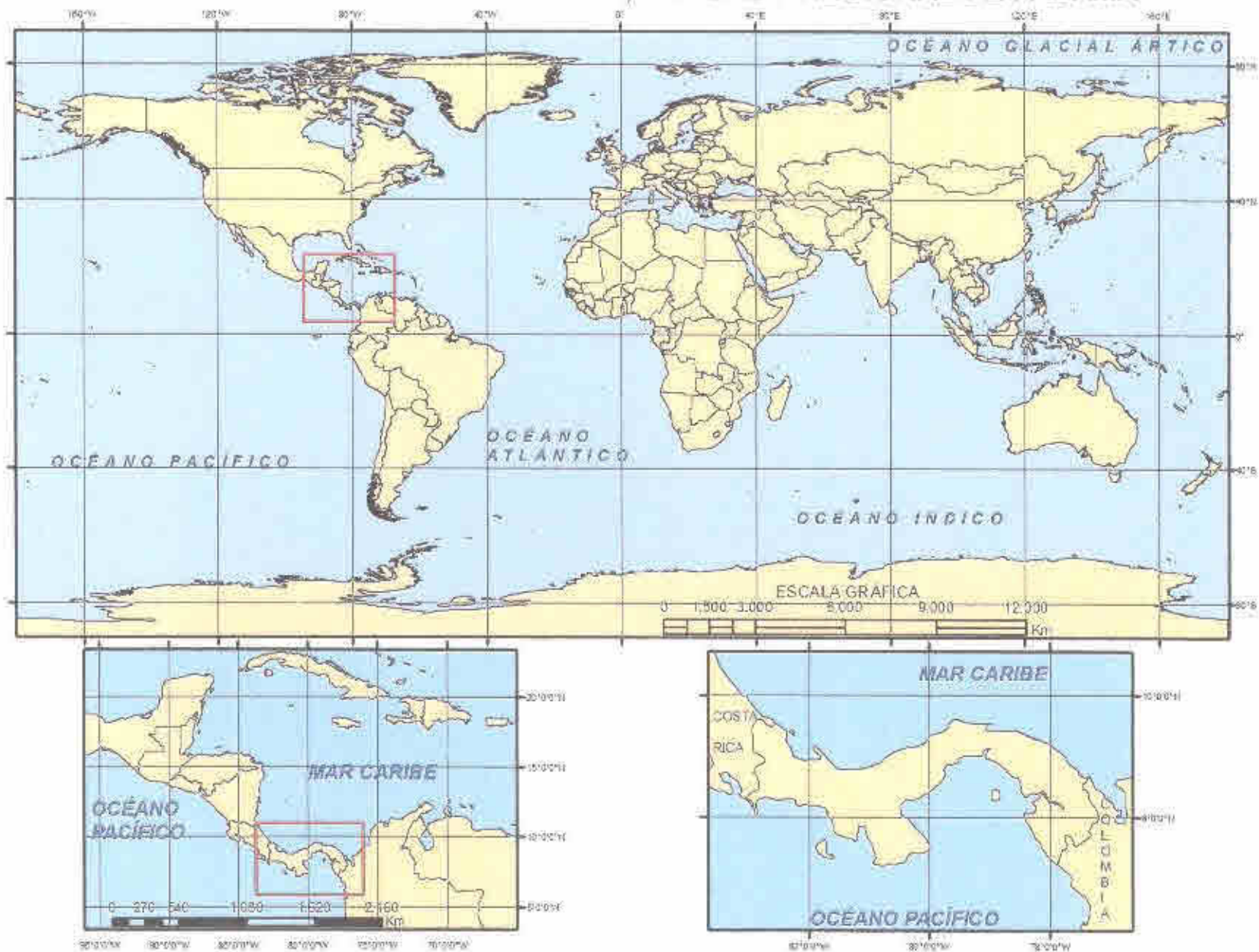
No obstante el tema portuario de la época era cuestionado por las dificultades que presentaba la ruta transístmica, producto de la accidentada orografía, insalubridad, los altos costos por las dificultades de navegación que representaba el río Chagres, sobre todo en época lluviosa; así las cosas la Corona Española, veía difícil encontrar en el continente un sitio con mejores condiciones.

Tomando en cuenta este punto, podríamos decir que la posición geográfica pierde valor, lo que nos lleva a decir que la misma siempre ha estado sujeta a factores externos o por el uso e interés prestado en un momento dado.

Por ello se dice que la posición geográfica de un país y su importancia no son de carácter permanente.

En el caso particular de Panamá, la misma en cuanto a su importancia ha sido fluctuante y periódica.

FIGURA N° 7: POSICIÓN GEOGRÁFICA, GLOBAL Y REGIONAL DE PANAMA



FUENTE: Geografía General, McGraw-Hill. Primera Edición 1994.



6. Perspectivas actuales acerca de la posición geográfica de Panamá: Su explotación, las tendencias del comercio internacional y el valor de la ruta por el Canal.

Tradicionalmente, los principales usuarios de las rutas del comercio marítimo que utilizan el Canal de Panamá, son básicamente Los Estados Unidos y la República Popular China, precisamente por el sistema: Costa Este de Los Estados Unidos y Asia /Lejano Oriente, con una participación de casi un 40 % del total de carga contenerizada, se ha mantenido ese comercio internacional y va en aumento según los economistas por las próximas dos décadas, por lo que debemos prepararnos para continuar en el negocio marítimo. (Ver figura N° 8, página 89)

También las conexiones vía marítima entre Norteamérica y Asia en carga de granos se ha mantenido en los últimos diez años con un 50 al 60 % de carga. Por otra parte, casi la totalidad de la producción de banano del Ecuador se moviliza hacia Europa, utilizando el Canal de Panamá y de la misma manera el crudo hacia la región del golfo de Los Estados Unidos.

Otras significativas participaciones de usuarios regionales de la ruta: Costa Oeste de América del Sur hacia el Este de Los Estados Unidos y Europa es utilizada por Chile en el comercio de metales como: el cobre, además de frutas y vinos. Por otro lado Perú utiliza la ruta para comerciar a través de contenedores los minerales de zinc, sal y derivados de petróleo.

Con la Ampliación del Canal de Panamá, que inició operaciones en septiembre del año 2007, se busca duplicar la capacidad de transporte de carga por la vía interoceánica. Con esto se espera que el Canal haga frente a futuro al manejo de unos 600 millones de toneladas anuales de carga cuando los trabajos finalicen en el año 2014.

Según la Autoridad del Canal de Panamá, consultada a través de su página virtual, expresa lo siguiente:

***“...el aumento del comercio internacional, especialmente entre Asia y Estados Unidos, continúa teniendo efectos significativos en la demanda por los servicios del Canal con el aumento tanto del número de tránsitos Panamax (de alto calado) como en el de tonelaje CP/SUAB (Sistema de Arqueo de Buques del Canal).”*** <sup>12</sup>

Tomando en cuenta el desarrollo económico que ha tenido China, el incremento de capacidad y de comercio a nivel internacional, significa consecuentemente un tráfico significativo por el mundo y si gran parte de este comercio se realiza con la costa Este de Norteamérica esto significa un aumento de tráfico por el Canal de Panamá. (Ver mapa N° 7)

Como hemos visto la explotación más directa que le puede hacer Panamá a su posición geográfica es a través de las actividades canaleras, sabemos que ello es

---

12. AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, (ACP). En: **Sección: Investigadores y estudiantes.** <http://www.pancanal.com/esp/persona/ed/index.html>

rentable toda vez que permitirá eventualmente en Panamá un crecimiento en otras actividades económicas y en consecuencia el desarrollo del resto de los sectores económicos.

Es importante señalar que el negocio del transporte implica una relación de **Costos vs. Tiempo** y el mismo no admite pérdidas, de manera tal que los ahorros en distancias de recorridos en términos de millas náuticas se pueden traducir en ahorros de dinero. Al analizar el siguiente cuadro, podemos observar que:

***“Los ahorros en distancias entre 1,788 y 5,260 millas náuticas entre los diferentes puntos de origen y destino de la carga representan ahorros de 5 a 15 días de navegación. Este ahorro del tiempo se traduce en importantes ahorros monetarios. El operador naviero ahorra por la ventaja de la ruta del Canal, en combustible y gastos operativos, entre \$220,000 a \$ 658,000 por viaje”*** <sup>13</sup>

Nos queda como panameños comprender y entender a profundidad estos factores, para garantizar una ruta confiable y brindar tanto a usuarios como clientes toda una serie de servicios que sería la plataforma de la actividad en toda su extensión.

Como hemos observado la tendencia del comercio internacional se ha mantenido, los centros hegemónicos en sentido comercial muestran una tendencia favorable a Panamá, toda vez que el Canal, continúa siendo una ruta importante, por su bajo costo y comunicación más directa entre los grandes mercados y sus beneficiarios.

---

13. Sánchez, María Eugenia de. **EL VALOR DE LA RUTA POR PANAMÁ**. En: El Faro, Volumen VII, Nº 11. Del 9 al 22 de junio de 2006. Autoridad del Canal de Panamá, p. 7

### Cuadro N°5

#### Información de distancias entre puertos de la ruta costa Este de Estados Unidos - Norte de Asia y ahorro de la ruta del Canal de Panamá

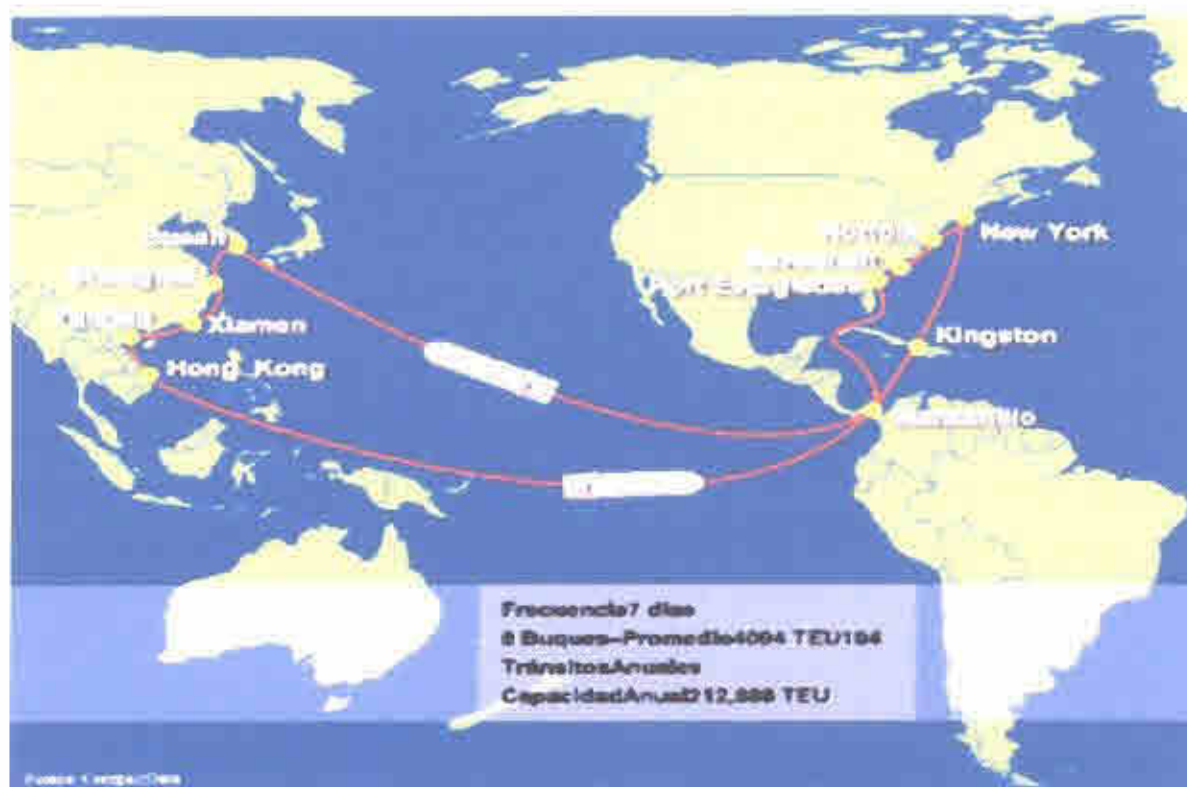
Ruta origen	Destino	Distancia por vía (Millas náuticas)				Ahorro en distancia vs. Mejor alternativa
		Canal de Panamá	Canal de Suez	Cabo de Buena Esperanza	Cabo de Hornos	
Puertos en la costa este de E.E.U.U.	Puertos en el noreste de Asia					
New Orleans	Yokohama, Japón	9, 129	14, 389	15, 625	16, 622	5, 260
	Shanghai, China	10, 013	13, 734	14, 973	17, 126	3, 721
Savannah	Yokohama, Japón	9, 289	13, 503	15, 191	16, 199	4, 214
	Shanghai, China	10, 173	12, 648	14, 539	16, 705	2, 675
New York	Yokohama, Japón	9, 698	13, 025	15, 120	16, 240	3, 327
	Shanghai, China	10, 582	12, 370	14, 468	16, 746	1, 788

**Fuente:** Sánchez, María Eugenia de, **EL VALOR DE LA RUTA POR PANAMÁ**. En: El Faro, Volumen VII, N° 11. Del 9 al 22 de junio de 2006. Autoridad del Canal de Panamá, p. 7. (Según estimados basados en información de costos diarios de alquiler de buque y de consumo de combustible de un buque granelero Panamax en la ruta analizada; Shipping Intelligence Weekly de Clarkson Research Studies, April 2006; Bunkerworld; Drewry Operating Costs).

Con la modernización del Canal de Panamá, lograremos ampliar los horizontes en cuanto un uso sostenido y explotación de la privilegiada posición geográfica, para captar el comercio que utilizan otras rutas como la de Suez y el sistema intermodal de Los Estados Unidos.

Con este proyecto el futuro del transporte comercial marítimo, es seguro con la modalidad de los contenedores y para ello nos estamos preparando, puesto que la intermodalidad y sus implicaciones como el manejo de la carga y descarga de buques, trenes, aviones, camiones es costoso.

**Figura N° 8**  
**SERVICIOS DE LÍNEA ENTRE EL NORESTE ASIÁTICO Y LA COSTA ESTE DE LOS ESTADOS**  
**UNIDOS DE AMÉRICA SEGÚN EL INVENTARIO DE SERVICIOS DE LÍNEA DE BUQUES**  
**PORTACONTENEDORES AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, (ACP), ABRIL DE 2007.**



Ruta	Cantidad de servicios	Capacidad de los buques *	Nº de buques	Tamaño promedio
Asia-Costa- Este de Estados Unidos	16	3,366,402	141	4,075
Péndulo	4	973,019	47	4,656
Costa Oeste de Suramérica- Europa	6	541,988	38	2,108
Alrededor del mundo (RTW)	1	217,488	10	4,171
Costa Oeste de Suramérica-Costa Este de E.E.U.U.	2	259,985	11	2,494
Oceania- Costa Este de E.E.U.U.- Europa	3	292,667	25	2,369
Costa Oeste de E.E.U.U.- Europa	1	77,878	6	2,347
Asia-Caribe	2	396,704	15	3,756
Costa Oeste de Suramérica- Caribe-Panamá	1	89,634	4	1,719
Asia- Centroamérica	1	135,000	4	2,500
Costa Oeste de Suramérica- Caribe	2	159,078	6	1,833
<b>TOTAL</b>	<b>39</b>	<b>6,498,989</b>	<b>307</b>	<b>3,516</b>

*Tal como lo muestra la gráfica arriba, se encuentran emplazados por el Canal de Panamá un total de 307 buques portacontenedor con un tamaño promedio de 3,516 TEU los cuales en su rotación realizan los más de 3,600 tránsitos anuales reportados para este segmento.*

**Fuente:** AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Suplemento El Faro, del 11 al 24 de mayo de 2007.

Por otro lado más que modernizar el Canal, debemos también modernizar las mentalidades y por ende pensar más en una política de Estado para el desarrollo del país: En éste y otros temas.

Según la publicación especial de la revista: **Consenso, año 1, N° 2 de septiembre de 2006**, el doctor Gilberto Arias Pizza, considera importante el valorar la vía interoceánica para el desarrollo nacional, toda vez que es un activo fundamental para este objetivo, pero para ello:

***“Más que el Canal, lo que tenemos que modernizar, madurar, es nuestra concepción política de la utilización de nuestros recursos – esa es la lección de nuestro entorno – el salto al primer mundo no depende solo del Canal. La oportunidad de una bonanza de crecimiento como la que se nos puede asomar – habrán otras – nos quita la importancia que tenemos, en esta vuelta de comunidad, de plasmar bases para aprovecharla”*** 14

#### 7. El Cambio Climático y el papel del Canal de Panamá ante el desarrollo de nuevas rutas marítimas comerciales: La ruta del Ártico.

La concepción acerca del tema del Cambio Climático viene preocupando a la comunidad internacional desde hace ya varias décadas, desde que se dio por primera vez la Cumbre de la Tierra en Estocolmo Suecia 1972; que aunque no se trató el tema de manera directa el punto de encuentro y discusión eran las actividades humanas y su influencia en el medio.

---

14. Arias Pizza, Gilberto. **DESARROLLO ECONÓMICO: El salto al primer mundo no depende solo del Canal.** En: Consenso, año 1, N° 2 de septiembre de 2006, pág. 13.

Hoy día entendemos este fenómeno como: una modificación que le es atribuido directa o indirectamente a las actividades humanas que alteran la composición global atmosférica, agregada a la variabilidad climática natural observada en periodos comparables de tiempo.

Con la conferencia de 1972, se sucedieron cada 10 años actividades similares, lo cierto es que en la actualidad se plantean cuatro problemas medioambientales; objeto de una actuación de ámbito internacional:

1. El Cambio Climático
2. La disminución de la capa de ozono 03
3. La reducción de la biodiversidad
4. La deforestación indiscriminada.

Podemos observar que los estudios han considerado en primer lugar el tema del Cambio Climático, como tema prioritario, sin embargo, para el común de la población existe casi una total incertidumbre y desconocimiento con respecto a las implicaciones del cambio climático global y por ende la respuesta de los ecosistemas, que pueden traducirse en desequilibrios económicos. Es importante señalar que aquellos países con fuerte dependencia a los recursos naturales, serán los más afectados.

### 7.1. Aspectos relevantes: ambientales, políticos y económicos y el papel del Canal de Panamá, ante la situación.

En cuanto al ambiente podríamos decir que se vislumbra un panorama muy serio y negativo. Con ello, sin lugar a dudas creará precedentes en los sistemas políticos y económicos. El Cambio Climático, en primer lugar, traería como consecuencias ambientales un aumento en el nivel del mar, producto del derretimiento de los casquetes polares, producto del efecto de invernadero.

Ello que llevaría a la Antártica un aire más cálido y húmedo, depositando allí su humedad en forma de nieve, e incrementando así el hielo. Las investigaciones afirman que dicho aumento de temperatura podría fundir los hielos polares y hacer que el nivel del mar aumente de 30-100 centímetros en cien años. Muchos Estados insulares ven con preocupación este hecho.

La disminución del agua potable y modificación de patrones de precipitación y humedad (*Se altera el sistema de ciclos del agua*), dándose un eventual desabastecimiento de las cuencas hidrográficas. Ello acarrea por ejemplo: fuertes inundaciones y tormentas. O sea, eventos climatológicos de gran intensidad, y ya la estamos viendo.

La extinción de especies faunísticas y de flora. Algunos estudios publicados en la revista *Nature*, documentan cambios en este aspecto, tales como disminución de las poblaciones de aves en México, Los Estados Unidos y el



continente europeo, así también las poblaciones de mariposas del Canadá y la cobertura boscosa del Amazonas.

De la misma manera desde 1970, en Canadá, los hielos permanentes se han reducido a un 10%, poniendo en peligro la fauna ártica en especial la de los osos polares **Thalarctos maritimus**

Las sequías, hambrunas y enfermedades asociadas a la escasez de agua Enfermedades tropicales e infecciones causadas por vectores, virus y bacterias. El aumento de la morbilidad y mortalidad también producto de las fuertes ondas de calor lo que afectará aquellas regiones dependientes de la actividad pesquera.

Creemos importante para revertir estos eventuales acontecimientos, tomar medidas claras y concretas en materia política, no sólo nacional, ni regional, debe ser una política de alcances globales: el tema está, los estudios están y sus eventuales resultados: Solo hay que poner en práctica las definiciones planteadas a lo largo de cuatro décadas y reeducar a la población de la situación.

Según la Oficina para América del Sur y Antártida (OCEANA): *“... resulta urgente tomar medidas colectivas para transformar las pautas de producción y consumo, además de generar alternativas energéticas que preserven la integridad ecológica del planeta y que sean la base de una transición hacia el desarrollo sostenible*

El Canal de Panamá ante la problemática del deshielo Ártico, como consecuencia del Cambio Climático y el desarrollo de nuevas alternativas de transporte que podrían ser competencia para el Canal, participó en octubre de 2005 en la ciudad de Rimouski, Quebec, Canadá en la conferencia: ***“Cambios Operacionales en las aguas del Ártico”***, en la misma se presentó información sobre el desarrollo de tecnología innovadora para brindarle un mejor apoyo a Canadá en el mercado marítimo internacional, además de analizar el paso Norte y el papel que juega el Consejo del Ártico en el futuro desarrollo de actividades de tránsito marítimo en esta región.

Con el deshielo Ártico a esta ruta se le ha denominado: “El Paso Noroeste del Ártico”; según las investigaciones de estas entidades la misma presenta un riesgo alto para la navegación, ya que no existe cartografía marina de la zona, existen muchos témpanos que hacen dificultosa la navegación, se desconoce el rumbo de las corrientes marinas, además de que hay pocos puertos en el área y por consiguiente una muy complicada logística de abastecimiento.

Por otra parte, lo anterior cobra mayor interés por los análisis respecto al tema y la competencia eventual con las rutas principales y segmentos que sirve el Canal, podríamos citar algunas consideraciones importantes, según información suministrada por la Autoridad del Canal de Panamá, a través de un artículo de opinión del Ingeniero Jorge Quijano, entonces Director de

Operaciones Marítimas de la ACP, publicado el día 14 de abril de 2005 en el diario El Panamá América:

1. Las distancias favorecen una de las principales rutas que capta el Canal actualmente entre el noreste de Asia y la costa noreste de Estados Unidos (EU), sin embargo, la velocidad para efectuar la misma navegación, sería reducida para evitar accidentes, además que se realizaría sólo en verano.
2. En la zona ártica del Canadá, existen los depósitos de gas natural y petróleo más grandes del planeta; lo que significa que la ruta la utilizarían básicamente: tanqueros de petróleo y de LNG, (dedicados al transporte de gas licuado natural). Lo cierto es que este tipo de transporte no circula por nuestra principal ruta Noreste de Asia y Este de Los Estados Unidos que utilizan el Canal de Panamá, los productos de petróleo que se transportan en tanqueros a través del Canal de Panamá utilizan rutas regionales donde nuestro Canal mantiene beligerancia por las cortas distancias y tiempo de viaje.
3. Estudios e información de expertos en el tema del **US Artic Research Commission**, han calificado que por la variabilidad interanual en cuanto a la presencia de hielo, no hay certeza de paso por ninguna de las rutas del Ártico. Más aún, mencionaron que es posible que en algunos años se produzcan cantidades significativas de hielo marino, inclusive en los meses de verano.
4. Por lo tanto, aquellos buques que no estén reforzados para navegar en mares helados tendrían que ser escoltados por buques rompehielos, o se les deberá prohibir el paso en aquellos años en que exista hielo en el verano. Bajo estas

circunstancias, las rutas del Ártico serían menos confiables que las marítimas tradicionales (por no hablar de sobre costos). Como es el caso de los buques portacontenedores, que tienen altos costos operativos, utilizan el sistema de reservaciones del Canal en casi un 100 % de sus tránsitos. Una demora de tres a cuatro días por imprevistos de una ruta poco confiable puede resultar en costos que excedan los \$500,000 en gastos de operación adicionales.

5. Investigaciones sobre los buques portacontenedores en construcción para nuestros clientes indican que no existen órdenes para buques con cascos reforzados en la actualidad, como para utilizar estas rutas que son poco confiables.
6. En la medida que el Canal de Panamá no tenga suficiente capacidad para garantizar los tránsitos en una fecha escogida por nuestros clientes, éstos de seguro buscarán la alternativa de Suez durante los próximos dos lustros lo que podrá, en el futuro, mermar nuestros ingresos por pérdida de nuestra porción del mercado ("*market share*") de esa ruta que hoy se comparte con el sistema multimodal de EU, Canal de Panamá y Canal de Suez en las proporciones de 64%, 35% y 1%, respectivamente.

#### 8. Los Canales Secos y el Canal de Panamá.

Las interacciones terrestres son amplísimas en todo sentido, la superficie ha sido explorada, modificada por los seres humanos; no obstante la dinámica de los territorios y sus relaciones hacen de la Geografía un campo de investigación

inagotable. Con respecto al análisis geográfico, de los espacios marítimos, las regiones costeras, los sistemas gubernamentales y ambientales, entre otros; la Geografía Económica juega un importante papel.

Para el caso que nos ocupa; se ha dicho que los principales competidores para el Canal de Panamá son: El Sistema Intermodal de Los Estados Unidos y el Canal de Suez, no obstante, existen otras posibilidades, que han despertado el interés de la región: Una vía acuática por Nicaragua y un canal seco, por el Istmo de Tehuantepec en Méjico, entre otros.

Aunque estos proyectos de concretarse, no serían competencia para el Canal, sí le restarían flujo en sus cargas. Se estima que el Canal de Panamá es aproximadamente un 40 % más económico que el Sistema Intermodal de Los Estados Unidos y un 23 % más barato que la ruta del Canal de Suez. Nicaragua y Colombia, mantienen el interés de construir vías acuáticas aprovechando los cursos fluviales, este último utilizando el cauce del Orinoco hacia el Atlántico y el río Meta hacia el Pacífico. Sus principales usuarios serían Argentina, Brasil y Venezuela, porque no cuentan con salida hacia el Pacífico.

Este sistema utilizaría 2,728 Km de longitud de los cuales 1,890 serían fluviales y 838 terrestre o sea casi un 70 % del recorrido sería acuático y el 30 % restante terrestre. No obstante esta dualidad resta importancia toda vez que el transporte marítimo continúa y sigue siendo rentable.

Por otra parte tenemos que entender que la ampliación del Canal de Panamá está en función de portacontenedores en su mayor parte, por el hecho que es la modalidad cuya tendencia mantiene un significativo avance y evolución.

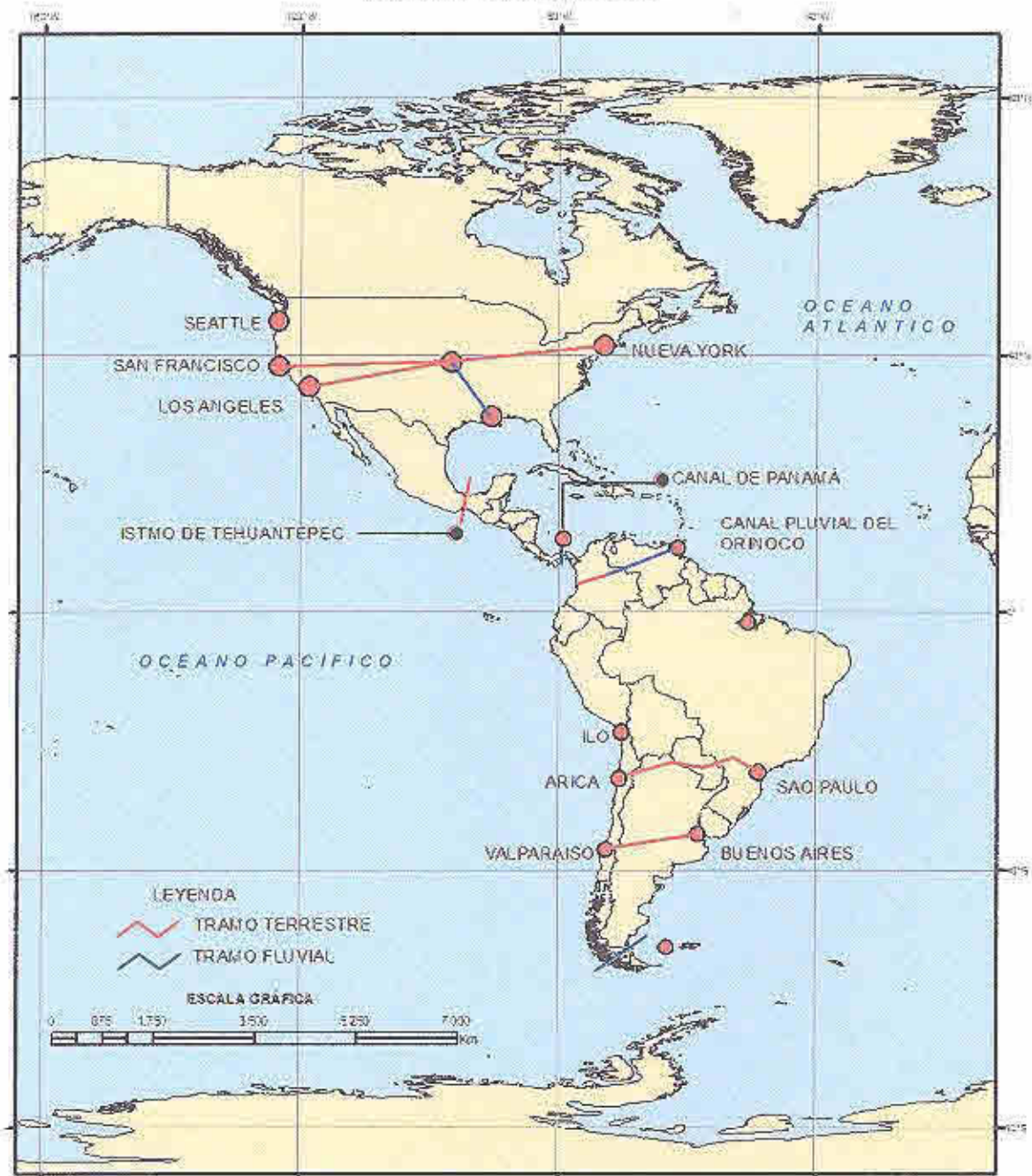
Otro de los proyectos es el corredor transístmico que impulsa el Gobierno Federal para unir a los puertos de Coatzacoalcos, en el Golfo de México, y Salina Cruz, hacia el litoral Pacífico. Localizado al sur del Estado de Veracruz, Coatzacoalcos es un puerto comercial e industrial la cual tiene más de 5 mil 800 metros de muelle y una superficie aprovechable para expansión de 200 hectáreas. El proyecto consiste en 300 kilómetros de vía férrea, que pretenden captar 375 mil contenedores que pasan por el Canal de Panamá provenientes de Asia con destino a Estados Unidos. No obstante con la ampliación que inició en el 2007, difícilmente se concrete dicho proyecto. Al respecto señaló el secretario de Comunicaciones y Transportes, Luis Téllez Kuenzler, lo siguiente:

***“... en el Golfo, por ejemplo, llegan los barcos, tiene que entrar al puerto, descargar los contenedores, lo que ya implica una maniobra, dejarlos en un patio, después subirlos a un ferrocarril y una vez que están en Salina Cruz, bajarlos del ferrocarril y hay que subirlos otra vez al barco. “Entonces ya fueron cuatro maniobras que no hacen los panameños, y estamos en un mundo altamente competitivo y ya con eso, simplemente no es rentable”<sup>15</sup>.***

Para ilustrar mejor este tema ver mapa en la página siguiente relacionado a los principales corredores interoceánicos en las Américas. (Ver cuadro en anexos)

15. Téllez, Luis. **Ni carretera ni canal en el Istmo de Tehuantepec:** En: Organización Editorial Mexicana, 2 de marzo de 2007.

**FIGURA N° 9: PRINCIPALES CORREDORES INTEROCEÁNICOS EN LAS AMÉRICAS**



Fuente: Principales corredores interoceánicos en las Américas. En: El Panamá-América, sección Finanzas, p. C1-11/11/2006

### **TERCER CAPÍTULO**

**Geografía de la Región Interoceánica, Importancia del Canal de Panamá  
y sus beneficios al país y el Comercio Marítimo Internacional.**



## 1. Aspectos físicos de la Región Interoceánica, su cuenca hidrográfica y la importancia para el funcionamiento del Canal de Panamá.

### 1.1. Geología de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá

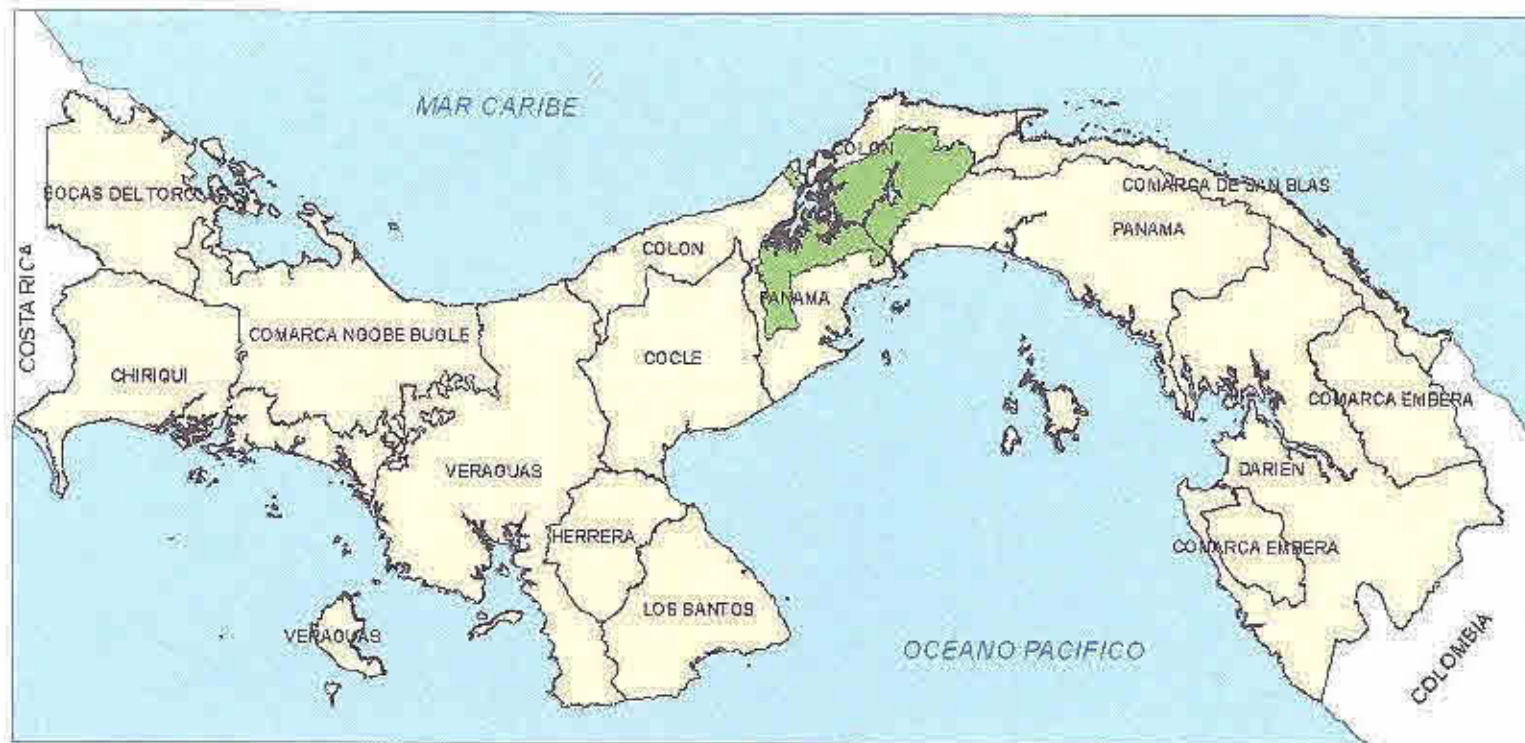
Con el surgimiento del Istmo de Panamá a partir de un archipiélago volcánico que fue evolucionando en forma lenta pero muy dinámica, uniéndose y construyéndose un puente natural entre el norte y sur de América, hace unos 3.5 millones de años, ocurren cambios en materia biológica, climática, geomorfológica y geológica muy significativos.

Durante estos procesos, son significativas las erupciones, sobretudo en la Era Terciaria entremezclados con otros procesos geológicos de sedimentación que se fueron acumulando desde el Eoceno hasta el Pleistoceno y hacia el período actual lo que va conformando y configurando la geología y la tectónica del istmo de Panamá.

Con respecto a la Cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, los estudios en materia geológica en el área a partir de técnicas de análisis en la constitución de los estratos edáficos, se ha podido determinar variadas formaciones con sus edades, fallas activas y tectónicas.


La Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá la constituyen rocas intrusivas que tienen por característica el haber cristalizado en las profundidades de la

**FIGURA 10: POSICION GLOBAL DE LA CUENCA HIDROGRAFICA DEL CANAL DE PANAMA**

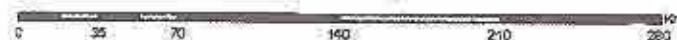


**LEYENDA**

**NOMBRE**

 CUENCA DEL CANAL DE PANAMA

**ESCALA GRAFICA**



FUENTE: BASE DE DATOS DEL CENTRO DE INFORMACION AMBIENTAL. COMISION INTERINSTITUCIONAL DE LA CUENCA HIDROGRAFICA DEL CANAL DE PANAMA

corteza terrestre, o sea a decenas de kilómetros de profundidad. También la constituyen rocas de origen volcánico del Mesozoico Terciario específicamente, del período Cretácico.

La dinámica de la tectónica en esta zona de origen volcánico se entremezcló con un proceso erosivo intenso, a partir del Eoceno que duró hasta el Holoceno y ello establece toda una gama de formaciones. Es importante señalar que las rocas volcánicas intrusivas y extrusivas de esta región, tuvieron su punto más alto o intenso del proceso de formación a partir del Oligoceno y el Mioceno temprano.

Estas rocas volcánicas intrusivas y extrusivas se encuentran localizadas en mayor número hacia el suroeste de la cuenca hidrográfica. En el sector noreste se localizan los basaltos intrusivos y basaltos extrusivos cercanos al Corte Gaillard o Culebra y de igual forma muy próximos a éste, rocas andesitas del mioceno.

Para el período Oligoceno una serie de movimientos van generando una sobre posición al Este del Canal de Panamá en las formaciones Bohío y Gatuncillo. La primera de ellas la conforman una parte no marina y una de formaciones marinas próximas al lago Gatún, incluyendo el sinclinal, que no son más que amplias depresiones de acumulación en Quebrancha.

Por otra parte en la región del Lago Alajuela la formación Caimito se sobrepone a la formación Bohío al noroeste de la cuenca, ello indica la

continuación de un movimiento menor que la afecta. En el Corte Gaillard o Culebra, se da una formación de menor tamaño, la misma se encuentra dentro de la formación La Cascada.

Desde el punto de vista geológico, los depósitos marinos y volcánicos se fueron combinando y alternando dando origen al levantamiento de estas: las formaciones: Culebra, Cucaracha, Panamá, La Boca y Pedro Miguel. Ello conformó una topografía muy característica que dio origen al trazado o curso de la ruta canalera actual.

Por otro lado, otro fenómeno citado en este punto es el relacionado a las transgresiones marinas, las cuales se dan producto del hundimiento costero o por la elevación relativa del nivel del mar. Con respecto a la Cuenca Hidrográfica del Canal, este fenómeno dio lugar a la formación Gatún, en la cual se han observado sedimentos del Holoceno, constituidos por aluviones, limos y limos arenosos lacustres.

En un fenómeno de este tipo la transgresión acompaña depósitos sedimentarios que arrastra el mar hacia el territorio continental invadido, como ya hemos explicado. Lo más probable es que se haya dado, como resultado o producto de pasajes interglaciares. Al respecto el Doctor Alberto McKay, expresa lo siguiente:

***“En el Cuaternario, se irguieron los volcanes Barú y Santiago y continuaron las erupciones en Calobre, valle de Antón y otras localidades. Por otra parte, siendo ya istmo y puente biológico terrestre, el istmo de***

***Panamá fue afectado por los cuatro pasajes glaciales e interglaciares. El fenómeno glacial es debido, según ciertos autores, a un aumento del nivel del mar con el consiguiente desvío de la corriente cálida del Golfo hacia zonas polares, a través del estrecho de Labrador, lo que genera grandes precipitaciones nivales que se transforman en hielos. A cada una de las cuatro glaciaciones del cuaternario ha correspondido una regresión marina o descenso del nivel del mar. En cada interglacial ha habido, por el contrario, transgresión marina o elevación del nivel de las aguas oceánicas.”*** <sup>16</sup>

Por otro lado, son características además en la zona de la cuenca hidrográfica canalera las fallas geológicas activas ubicadas en gran parte al Este de la misma. Su disposición es de Noroeste a Suroeste; Oeste a Este y Norte a Sur. Las fallas más importantes ya identificadas a través de análisis, años atrás están: La Falla Azota Caballo, Limón y Río Gatún, esta última, con una mayor actividad sísmica con respecto al resto.

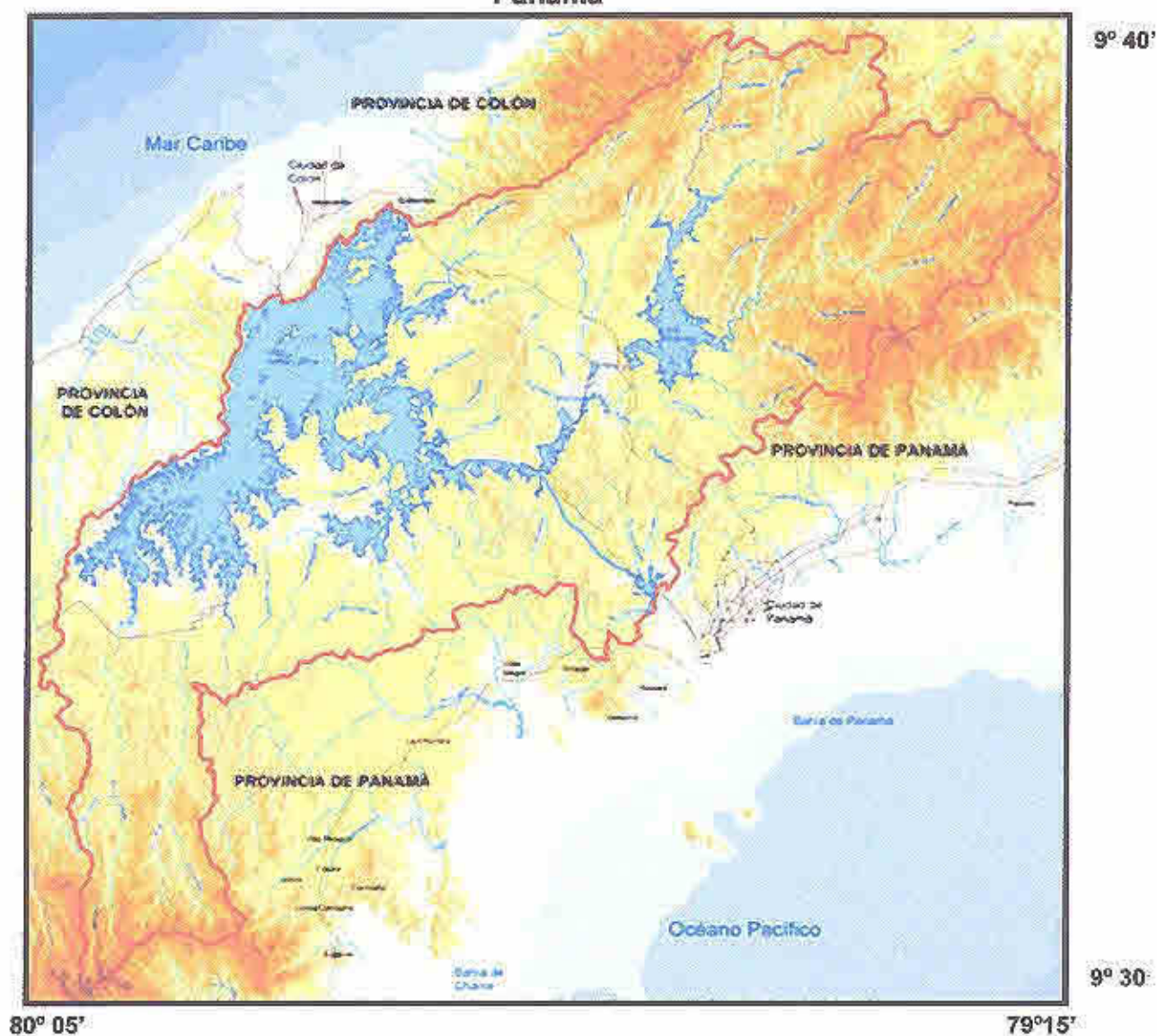
## 1.2. Geomorfología

La Geomorfología como rama de la Geografía Física le corresponde el estudio de la descripción, evolución y/o cambios, así como la explicación del modelado terrestre, o sea el relieve. Sabemos que este estudio implica el análisis de los resultados a partir de un balance dinámico que evoluciona en el tiempo, como hemos señalado, entre procesos constructivos y destructivos.

---

16. Mckay, Alberto Arturo. **GEOGRAFÍA FÍSICA DE PANAMÁ**, Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades, Universidad de Panamá. Panamá 2004, página 18.

**Figura 11. Mapa físico y coordenadas de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá**



### Relieve



FUENTE: CENTRO DE INFORMACIÓN AMBIENTAL, COMISION INTERINSTITUCIONAL DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL CANAL DE PANAMÁ.



Con respecto a la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, su variada Geología, ya definida en el punto anterior ha dado lugar a ciertas características muy particulares que han condicionado su Edafología. Nuestra área de estudio está conformada por: relieve de montañas, de colinas, terrazas, llanuras y valles. De allí podemos describir cuatro (4) geo formas que son: Las llanuras aluviales, de terrazas, colinas y relieve de montañas.

(a) Llanuras Aluviales.

El material erosionado de manera continua va dando lugar a este tipo de relieve. El mismo se localiza entre los 35 y 150 metros sobre el nivel del mar. Ocupando un 40 % del área de la cuenca este tipo de relieve lo podemos encontrar en: La región central de la Cuenca, las desembocaduras de los ríos y las orillas de los lagos Gatún y Alajuela. Presenta un suelo en tierras planas o casi planas, que constituyen materiales de acumulación o sedimentación, muy fértiles y con un mediano contenido orgánico en sus materiales.

(b) Las terrazas.

Las terrazas en la cuenca están conformadas por acumulación heterogénea de material lítico y orgánico entre los 150 a 350 metros sobre el nivel del mar. Este tipo de geomorfología, se da aproximadamente en un 30% de la Cuenca hidrográfica, comprendiendo la parte media y baja de algunas de las cuencas principales del sitio. Los paisajes de terrazas son más estables que los paisajes

de colinas y montañas, puesto que son el resultado de la acumulación de materiales que provienen de las colinas y montañas.

(c) Colinas.

Son elevaciones del relieve no muy altas que van entre los 100 a 500 metros sobre el nivel marino. Son producto del desgaste superficial a partir de la acción de la precipitación pluvial en suelos volcánicos. Dentro de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, cubren un 20 % aproximado de la misma. Se ubican dentro de la cuenca donde existe mayor producción de agua por lo que se ha visto afectada también por la actividad de pastoreo y agricultura itinerante u hortícola.

(d) Montañas.

Las montañas están formadas por material volcánico reciente y corresponden a los 500 - >1,000 msnm. Dentro de la Cuenca Hidrográfica del Canal este tipo de relieve representa sólo el 10 % de su superficie, encontrándose hacia el Este y Oeste de ésta.

Este tipo de formación se localiza hacia el área Este de la cuenca. Tenemos así la Sierra Maestra, la cuenca alta de los ríos: Pequení, Boquerón y Gatún; así también en algunas elevaciones como: cerro Jefe y en el nacimiento del río Chagres. Hacia el área oeste encontramos hacia las cabeceras de los ríos Ciri Grande y Trinidad la parte de la División Continental. Podríamos decir que esta



unidad de relieve está entre los 400 hasta 1,000 m.s.n.m. Afortunadamente las pendientes pronunciadas dificultan la actividad agrícola u otro tipo de manejo.

### 1.3. Edafología

La Edafología es la ciencia que se dedica al estudio de la composición, análisis, naturaleza y condiciones de los suelos. Es importante además su relación o uso económico, así como las interrelaciones de éste con el resto de los seres vivos.

La Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, por encontrarse en una zona Intertropical, sabemos que sus suelos presentan alta humedad y altas temperaturas. Ello facilita el proceso de lixiviación o lavado en sus horizontes superficiales.

Según Catastro Rural de Tierras y Aguas, atendiendo a la *United States Department of Agriculture* USDA, por sus siglas en inglés, Departamento de Agricultura de Los Estados Unidos, la clasificación de los suelos de la cuenca en su mayoría son oxisoles. Los principales procesos físicos que participan de la formación de este tipo de suelo, tenemos factores tales como:

- a. La meteorización,
- b. Humificación
- c. y edafoperturbación o influencia de los animales.

Este tipo de suelo oxisoles se caracterizan además, por su coloración que va de rojiza a pardo rojiza y pardo oscuro, son arcillosos y de profundidad moderada a profunda, sus horizontes están uniformes y definidos, presentando buena permeabilidad. Dentro de la Cuenca encontramos además en un menor grado, suelos inceptisoles, caracterizado por tener uno o más horizontes. Estos suelos, son producto de depósitos aluviales con un mal drenaje.

Hay además presencia de suelos ultisoles, pero en una menor proporción: los Ultisoles son un orden de suelo que abarca los suelos lateríticos con subsuelos rojos y fuertemente meteorizados, muchas veces ricos en óxidos secundarios de hierro y aluminio. Este tipo de suelo son ácidos y se presentan en regiones húmedas bajo los bosques, con bajo contenido orgánico en su composición.

Por otro lado, los Entisoles son suelos formados recientemente, poco evolucionados. Los factores que determinan su formación no han actuado con intensidad, se localizan en zonas aluviales de la cuenca.

Hacia la región noroeste de la cuenca encontramos depósitos calcáreos, fuente principal de materiales, para las actividades de construcción. Además de ello, se encuentran también areniscas y basalto, dando así al origen de suelos de textura francosa, donde abunda el limo. Es importante señalar que este tipo de suelo es típico de las extensiones de tierra baja, llana y fértil generalmente regada por los cursos fluviales o ríos.

La deforestación practicada en más de dos terceras partes del área local de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá; producto de una agricultura de subsistencia, así como de la ganadería ha sido uno de los factores antropogenicos que ha afectado los suelos de la misma.

No obstante, existe un remanente boscoso, ubicados en suelos muy frágiles que es necesario que protejamos. Estos suelos los encontramos en la parte alta de la cuenca en la cabecera de los ríos Chagres, Pequení y Boquerón, que como sabemos son los mayores tributarios de los lagos Gatún y Alajuela.

Hacia el sector Oeste, es característico la erosión de suelos, que también es significativamente negativa para la conservación ecológica de la Cuenca Hidrográfica.

#### 1.4. Clima

La climatología es la rama de la Geografía Física que se ocupa del estudio del clima y del tiempo. Ha sido un asunto que ha ocupado a la Geografía desde sus comienzos. Aunque utiliza los mismos parámetros que la meteorología, su objetivo es distinto, ya que no pretende hacer previsiones inmediatas, sino estudiar las características climáticas a largo plazo.

La Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, está bajo la influencia, según la clasificación de Climas de Vladimir Köppen de un clima tropical húmedo. Luego entonces encontramos tres zonas climáticas que son:

(a) Clima tropical muy húmedo (*Afi*):

Un 3% del territorio de la cuenca hidrográfica está bajo la influencia de este tipo de clima. Predominan precipitaciones copiosas durante todo el año, registrando promedios anuales de 3,000 mm. Su temperatura media anual es de 26° C.

(b) Clima tropical húmedo (*Ami*):

El 90% del área de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, está bajo la influencia del clima tropical húmedo. Es característico en este sistema una precipitación anual promedio mayor de 2,500 mm, una estación seca pronunciada de tres meses y una temperatura promedio anual que oscila entre 24 y 26° C.

(d) Clima tropical de sabana (*Aw*):

En la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, el 7% de su territorio está bajo su influencia, correspondiéndole una precipitación anual menor de 2,500 mm., con una prolongada estación seca. La temperatura promedio anual es mayor de 26° C.

### 1.5. Hidrografía

A la Hidrografía le corresponde el estudio de todas las masas de agua del planeta Tierra. A partir de ella se analizan, recopilan y representan los datos relativos a las profundidades oceánicas, los cursos fluviales, lagos, las costas, mareas y las corrientes, de manera que se puedan plasmar sobre un mapa que se conoce como carta hidrográfica.

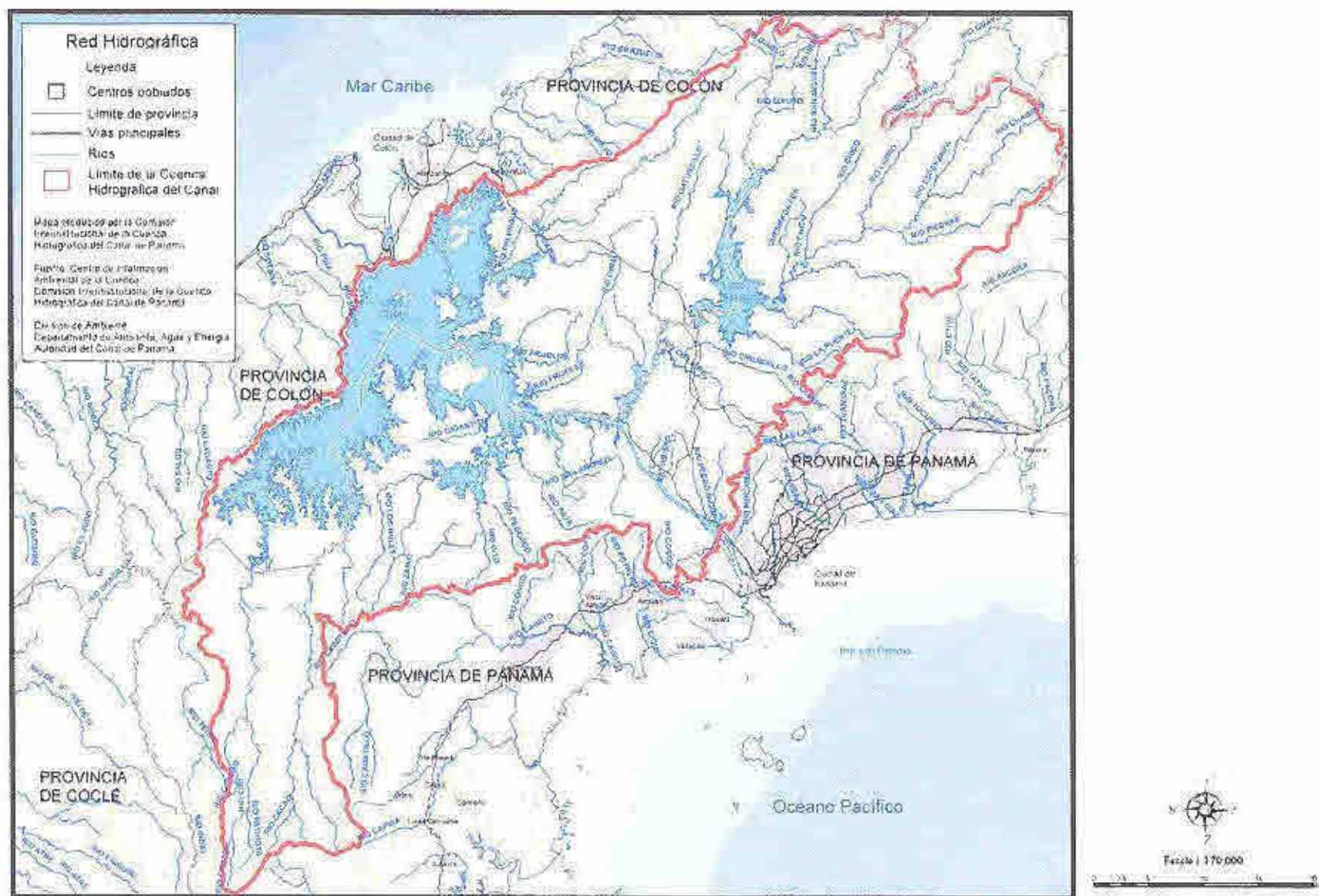
Por otra parte los hidrólogos se dedican al estudio de la distribución y las propiedades del agua de la atmósfera y la superficie terrestre. Esto incluye las precipitaciones, la escorrentía, la humedad del suelo, la evapotranspiración, el agua subterránea y el equilibrio de las masas glaciares.

Aunque son artificiales, son producto de la influencia del río Chagres. Tanto los lagos Gatún y Alajuela son los dos sistemas hidrológicos principales de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. A partir de esta se han determinado 48 sub cuencas de drenaje, o aquel espacio por donde fluye el agua.

Por ejemplo la red hidrográfica del Lago Alajuela la componen los ríos: Boquerón, Pequení y Chagres. Una serie de afluentes menores contribuyen a su alimentación acuífera como: Las Cascadas, La Puente y Salamanca, de y las quebradas: Ancha, La Tranquilla, Benítez y Bonita.

En el caso del Lago Gatún, tiene como ríos tributarios principales a: Ciri Grande y Trinidad, hacia el área suroeste. Hacia el lado noreste de la Cuenca

**Figura 12. Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá**



FUENTE: MAPA PRODUCIDO POR LA COMISIÓN INTERINSTITUCIONAL DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL CANAL DE PANAMÁ.

Hidrográfica, se encuentra el río Gatún. El lago Gatún, recibe además aportes de casi cuarenta afluentes menores entre ríos y quebradas. Hacia el Parque Nacional Soberanía y el sector noreste, drenan el lago Gatún los ríos: Palenque 1 en Nueva Providencia, Aguas Sucias, Pelón, Agua Salud, Aguas Claras, Frijolita y la Quebrada del Medio.

Hacia las represas del Alajuela el curso medio del río Chagres recibe las aguas provenientes de los ríos: Palenque II en Santa Rosa, Limón, Gatuncillo Moja Pollo, Chilibrillo, Chilibre y Casaya. También juegan papel importante las quebradas: Honda y Agua Claras.

Al centro oeste de la cuenca del Gatún al sur, recibe las descargas de los ríos: Los Hules, Cañito, Tinajones, Gigantito, Caño Quebrado, Culo Seco, Pescado, Paja, Baila Monos, Caraña, Mandinga, Obispo y de las quebradas: Grande y La Leona. Desde el suroeste esta cuenca recibe las aguas del río Ciricito.

#### 1.6. Fauna y flora

Tanto la fauna como la flora de un determinado lugar favorecen importantes intercambios biológicos y ecológicos para la conservación del medio natural. Con relación a la fauna de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, es predominantemente importante elementos faunísticos tanto de norte, sur y centro del continente.

Predominan invertebrados terrestres y acuáticos, peces, anfibios reptiles, aves y mamíferos. Con respecto a los invertebrados terrestres de la cuenca canalera se ubican en aquellos lugares con importancia agrícola y forestal.

Gracias al laboratorio de la Isla de Barro Colorado a cargo del (*Smithsonian Tropical Research Institute*), Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales (STRI), por sus siglas en ingles, se han desarrollado numerosos proyectos y estudios de la entomofauna de la cuenca.

Por otro lado los invertebrados acuáticos y peces están representados principalmente por moluscos, anélidos y artrópodos. Estos se localizan en áreas adyacentes a la isla Barro Colorado. En cuanto a los anfibios y reptiles se han reportado gran variedad de ofidios; sobre todo en las tierras altas del área canalera.

Estudios relacionados a la fauna de anfibios y reptiles en la Cuenca Hidrográfica del Canal, se han censado desde 1993, un total de 129 especies de anfibios y reptiles de la cordillera Piedras en Pacora, límites con la cuenca hidrográfica del río Chagres.

La isla de Barro Colorado en sus investigaciones ha reportado 52 especies de anfibios y 82 especies de reptiles en sus alrededores y áreas adyacentes. Esta Isla a través de la Smithsonian, conjuntamente con otras entidades ha llevado a cabo gran cantidad de investigaciones sobre ecología y reproducción, principalmente en el área de Gamboa. En la Cuenca Hidrográfica del Canal de



Panamá, según los estudios ha determinado que existen unas 70 especies de anfibios y 112 especies de reptiles.

Panamá es reconocido como uno de los lugares más ricos en variedad de aves en el neo trópico. Desde hace más de un siglo el Istmo ha sido escenario de estos estudios. Ejemplo de estos estudios se destacan el inventario de aves de James McLeannan, quien fue jefe de la Estación Lion Hill del Ferrocarril de Panamá a mediados del siglo XIX.

A este personaje se le reconoce como el primer hombre en hacer un inventario ornitológico en el área canalera. Posteriormente estas muestras fueron enviadas a los Estados Unidos e Inglaterra; donde reconocidos especialistas en ornitología como: George Lawrence y Osbert Salvin, en base a estos ejemplares describieron varias especies nuevas y otras reconocidas.

La información está contenida en los volúmenes *Aves de la Biología Centrali – Americana de O. Salvin y F. DuC Godman (1879 – 1904)*. En la actualidad existe un registro de 929 especies de aves en nuestro país. De estas 122 especies de aves se consideran migratorias de larga distancia, lo que implica que no se conocen y probablemente no aniden en nuestro país.

Por otra parte se han identificado 62 especies, lo que en estos estudios se conocen como: Especie migratoria accidental o casual como: el frailecillo blanco o chorlitejo patinegro, Charadrius alexandrinus y el Pyrocephalus rubinus de plumaje rojo muy vistoso.

Es posible que otras especies hayan pasado inadvertidas como el gaviotín real **Sterna máxima**, el víreo bigotudo **Vireo altiloquus**. Otras especies de aves son básicamente visitantes, o sea que no crían y la gran mayoría de ellas rara vez se ven desplazándose en zonas costeras.

En el caso particular de la fauna mamífera, se ha determinado que en el Istmo de Panamá, los mamíferos existentes integran una diversa y abundante gama. Se estiman por ejemplo casi 240 especies. En el caso particular del área canalera, se han registrado aproximadamente unas 160 especies, representando un 70% de la fauna masto zoológica del país.

La fauna, como sabemos se ha visto afectada por la caza, la deforestación, que indudablemente se asocian a los bosques como parte de su hábitat. Se ha estimado aproximadamente que 30 especies de mamíferos de los 33 que se enlistan como especies en peligro de extinción están ubicadas en el área de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Los grupos de mamíferos más amenazados por los factores descritos en el párrafo anterior están: los ciervos **Cervus elaphus**, venados de cola blanca **Odocoileus virginianus**, saínos **Tayassu tajacu**, machos de monte **Tapirus bairdii**, monos y algunos roedores como el ñeque **Dasyprocta punctata** y el conejo pintado **Agouti paca**.

Otra especie de mamífero muy difundida son los murciélagos, que han sido objeto de estudios importantes en la cuenca canalera, sobre todo el murciélago

blanco Diclidurus albus que se ha visto en el área de Rodman y David, Provincia de Chiriquí, al sudoeste del Istmo de Panamá. El murciélago blanco es una especie muy escasa y extraña en todo su ámbito de distribución.

La cuenca ofrece una rica fauna acuática marina como el Manatí Trichechus manatus, fue introducido en el lago Gatún en 1964, para el control de malezas acuáticas en los lagos. Otras cinco especies de mamíferos semiacuáticos han sido encontrados también como: la zorra acuática Chironectas minimus, la nutria Lontra longicaudis, el poncho Hydrochaeris hydrochaeris y dos ratas acuáticas Oryzomys couesi y O. Alfari.

Con relación a la vegetación, nos basaremos en el análisis a partir del sistema de Zonas de Vida de L.R. Holdridge. En este sistema la unidad central se analiza a partir de ciertos componentes como: la temperatura, la precipitación y la evapotranspiración; con el objetivo de determinar áreas similares en cuanto a condiciones ambientales, para agruparlas y analizarlas y así aprovechar mejor los recursos naturales sin deteriorarlos y conservar el equilibrio ecológico.

La Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá y su componente: El agua, es el recurso natural más importante para el óptimo funcionamiento del Canal. Garantiza por un lado una zona llamada de amortiguamiento, que responde a la fuerza destructora de las precipitaciones y por otro lado proporciona el refugio o nicho apropiado a la fauna y/o vida silvestre.

En el área canalera, específicamente la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá se ha podido ubicar según el sistema de Zonas de Vida de L.R. Holdridge, cuatro zonas de vida. Esto debido a los siguientes condiciones físicos naturales:

- (a) Una aparente uniformidad de la fisonomía del bosque.
- (b) Variaciones en las condiciones climáticas producto de la topografía.
- (c) Por la orientación y anchura del istmo de Panamá. (Influencia marina)

En el siguiente cuadro, según la aplicación del sistema, podemos destacar lo siguiente, para las zonas situadas en la faja tropical y subtropical.

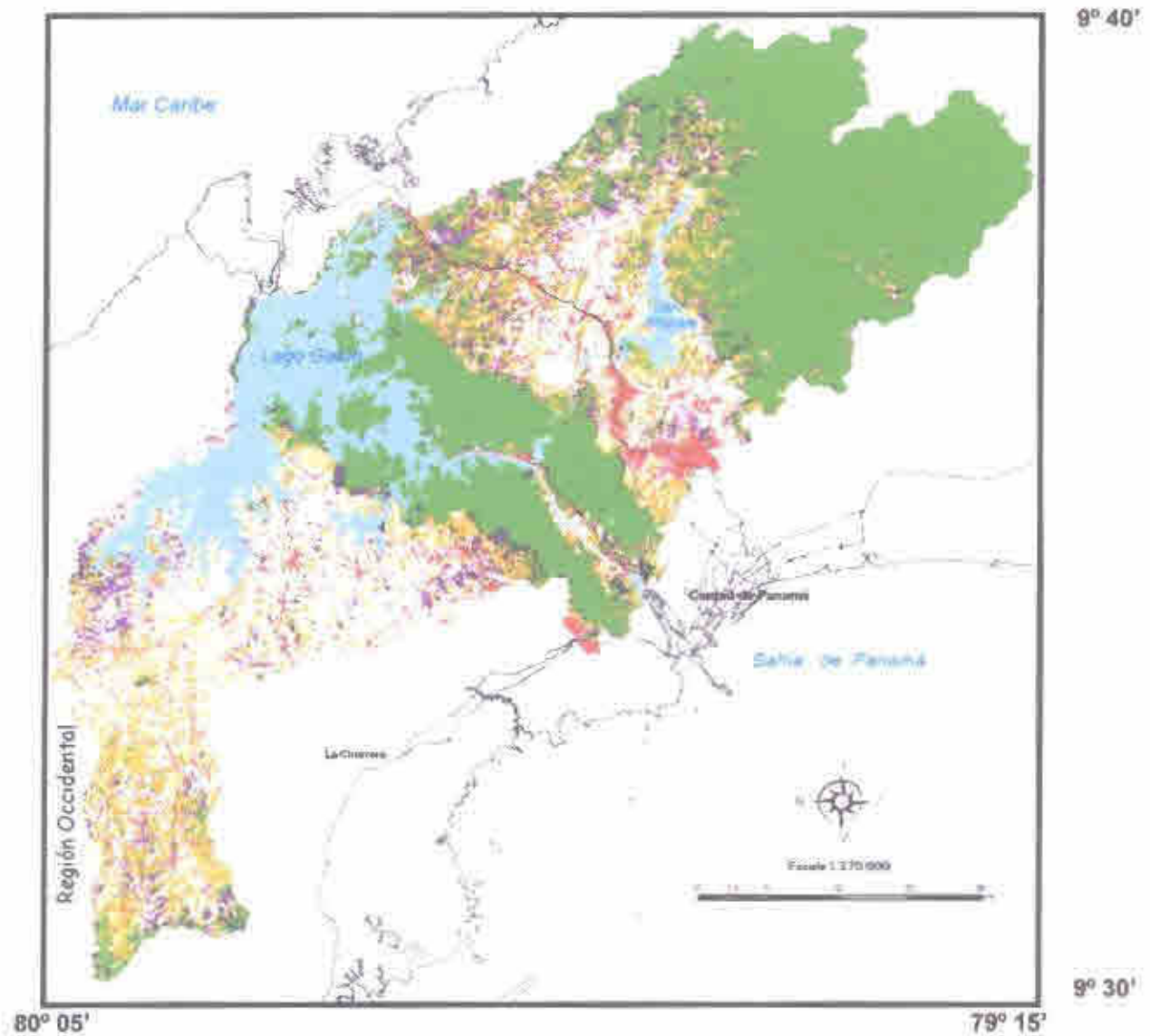
**Cuadro N 6**  
**Porcentaje de extensión del tipo de bosque en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, según el sistema de Zonas de Vida de L.R. Holdridge**

<b>Tipo de bosque</b>	<b>Porcentaje de ocupación en la Cuenca Hidrográfica</b>
Bosque húmedo tropical	90.4
bosque muy húmedo tropical	4.3
Bosque muy húmedo pre montano	5.1
Bosque pluvial pre montano	0.2
<b>Total.....</b>	<b><u>100.0 %</u></b>

**Fuente:** Análisis del esquema del sistema de vidas de Holdridge. 1984-1986

Analizando la información anterior a continuación haremos una descripción de cada tipo de bosque dentro de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Figura 14. Cambios en la cobertura boscosa 1985- 2003.



**LEYENDA**

- |  |   |
|--|---|
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: green; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> No hubo cambios en la cobertura boscosa | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: red; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Áreas pobladas |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: purple; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hubo cambios en la cobertura boscosa   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: lightblue; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Aguas    |
| <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; background-color: orange; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Hubo pérdida en la cobertura boscosa   | <span style="display: inline-block; width: 15px; height: 15px; border: 1px solid black; margin-right: 5px;"></span> Carreteras                            |

Fuente: Convenio ANAM-APC. Monitoreo de la Cuenca del Canal. Agosto de 2005.

**(a) Bosque Húmedo Tropical ( BHT):**

Esta zona constituye la más extensa del país y por consiguiente también en la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. El bosque húmedo tropical es representativo de las tierras bajas, y su característica principal es el régimen pluvial estacional definido.

En este tipo de bosque al igual que el bosque seco tropical es donde se ha asentado la mayor cantidad de población actual, pero es un fenómeno que ha venido registrándose desde tiempos prehispánicos en el Istmo de Panamá.

En esta zona de vida encontramos especies como: la ceiba **Ceiba pentandra**, el cuipo **Cavanillesia platanifolia**, el guácimo colorado **Luehea seemannii**, el espavé **Anacardium excelsum** y la palma real **Sheelea zonensis**.

Un fenómeno que merece mencionar por sus implicaciones es que en la Cuenca del Canal de Panamá, la actividad agrícola ha alterado o reemplazado significativamente los bosques, que afortunadamente, éstos permanecen sólo en las áreas protegidas, o en los Parques Nacionales como: Chagres, Soberanía, Camino de Cruces y el Monumento Natural Isla Barro Colorado.

De continuar esta tendencia en un futuro no muy lejano los refugios de vida silvestre y las fuentes de recursos maderables y no maderables en las zonas

tropicales o en la Cuenca del Canal podrían desaparecer o las encontraremos de manera simultánea a plantaciones y bosques secundarios bajo manejo.

**(b) Bosque muy Húmedo Tropical (BMHT):**

Representa los bosques de tierras bajas, con una elevada precipitación en la cual no existen estaciones definidas. Esta zona de vida se encuentra con una pequeña extensión en la cabecera del río Trinidad en el Parque Nacional Altos de Campana. La zona de los bosques muy húmedos tropicales son las menos aptas para las actividades agrícolas y pecuarias. El bosque natural prístino se identifica por tener una gran variedad de asociaciones vegetales, excepto en las zonas de costas.

Existe en este tipo de ambiente una humedad muy alta que se registra en área de colinas bien drenadas y depresiones superiores, más que en valles y hondonadas. Entre las especies más significativas del bosque muy húmedo tropical están:

La Berba o cacique **Brosimum, alicastrum**, la cual crece a bajas y medianas elevaciones, sus flores son visitadas por abejas y otros insectos y sus frutos forman parte de la dieta de murciélagos, monos, pavas y tucanes, los cuales ayudan en la dispersión de las semillas.

La variedad Olla de mono **Lecythis**, se ha encontrado muy difundido a lo largo de la cuenca, en la Isla de Barro Colorado, al este y oeste de la ruta

canalera. El nisperillo **Pouteria reticulata**, la misma florece y fructifica de enero a mayo. Sus flores son visitadas por abejas y otros insectos. Las semillas son dispersadas por animales. Se localizan en el sector pacífico, el lago Alajuela.

La Flor de Mayo **Vochysia ferruginea Mart**, favorece la alimentación de especies insectívoras, aves y sus semillas se dispersan por el viento.

**(c) Bosque muy Húmedo Premontano (BMHPM):**

Esta zona de vida generalmente aparece entre la zona de bosque húmedo tropical y bosque muy húmedo tropical. En las tierras bajas es estacional, y por encima de los 400 msnm presenta asociaciones vegetales no estacionales. Esta zona no favorece la práctica agropecuaria; más bien su vocación es forestal e hídrica.

Muy a pesar de lo anterior, vemos la colonización de estas tierras las cuales la dedican a actividades ganaderas, avícolas, al cultivo de cítricos y café. Este fenómeno lo observamos en el área de San Juan de Pequení, el área de Cerro Azul, y las llanuras que rodean Cerro Trinidad.

Con respecto a la diversidad de flora o vegetación, contamos con: **Ardisia** **Ardisia**, mamey silvestre **Clusia**, **Vismia**, ficus **Ficus**, y la especie amenazada de la familia de las Podocarpaceas **Podocarpus**.

En esta zona boscosa por su alta humedad, predominan los helechos arbóreos, epífitas o plantas que viven sobre la corteza o las hojas de otras



plantas, sin obtener alimento de ellas, son abundantes, principalmente orquídeas, bromelias, aráceas y gesneriáceas.

En este tipo de bosque son predominantes los volúmenes altos de madera comercial. En la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá; esta zona de vida se encuentra protegida en los parques nacionales Altos de Campana y Chagres.

#### **(d) Bosque Pluvial Premontano (BPPM)**

Esta asociación bioclimática la encontramos en las elevaciones superiores a los 400 metros sobre el nivel del mar, llegando hasta los 1,400 msnm. , en las áreas de terrenos empinados y laderas poco montañosas.

La precipitación en este tipo de bosque se da por dos (2) causas: Orográficas, debido a la ascensión forzada del aire húmedo, por efecto de la interposición de una montaña en su trayecto, o por el desnivel de una gran extensión de terreno. Las lluvias de carácter convectivo, se produce por la ascensión del aire húmedo.

En el área de Cerro Azul, esta zona no es apropiada a la población humana permanente, toda vez que no le es favorable en las actividades agropecuarias. En el resto del sitio que abarca el BPPM, el mismo es bosque natural. El valor principal de esta zona de vida es la producción de agua y la regularización de la corriente en cuanto a su calidad y cantidad. El bosque natural incluye asociaciones de tierras altas. Entre ellas tenemos: palmeras abanico

Colpotrinax cookii, además de bromelias, orquídeas, ericáceas, melastomatáceas y rubiáceas. Esta zona bioclimática, está protegida por el Parque Nacional Altos de Campana, hacia el Oeste de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá. Hacia dirección Este, el área se incluye en el Parque Nacional Chagres.

#### 1.7. Conservación de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá.

Es importante recalcar que la cuenca hidrográfica del canal de Panamá, muy a pesar de estar protegida por una serie de instrumentos legales definidos como: Parques Nacionales, la presión que ejerce la población aledaña a la cuenca es significativa logrando crear impactos negativos al mismo, desde el preciso momento en que se empiezan a dar estas invasiones. (Ver figuras N° 15 y 16).

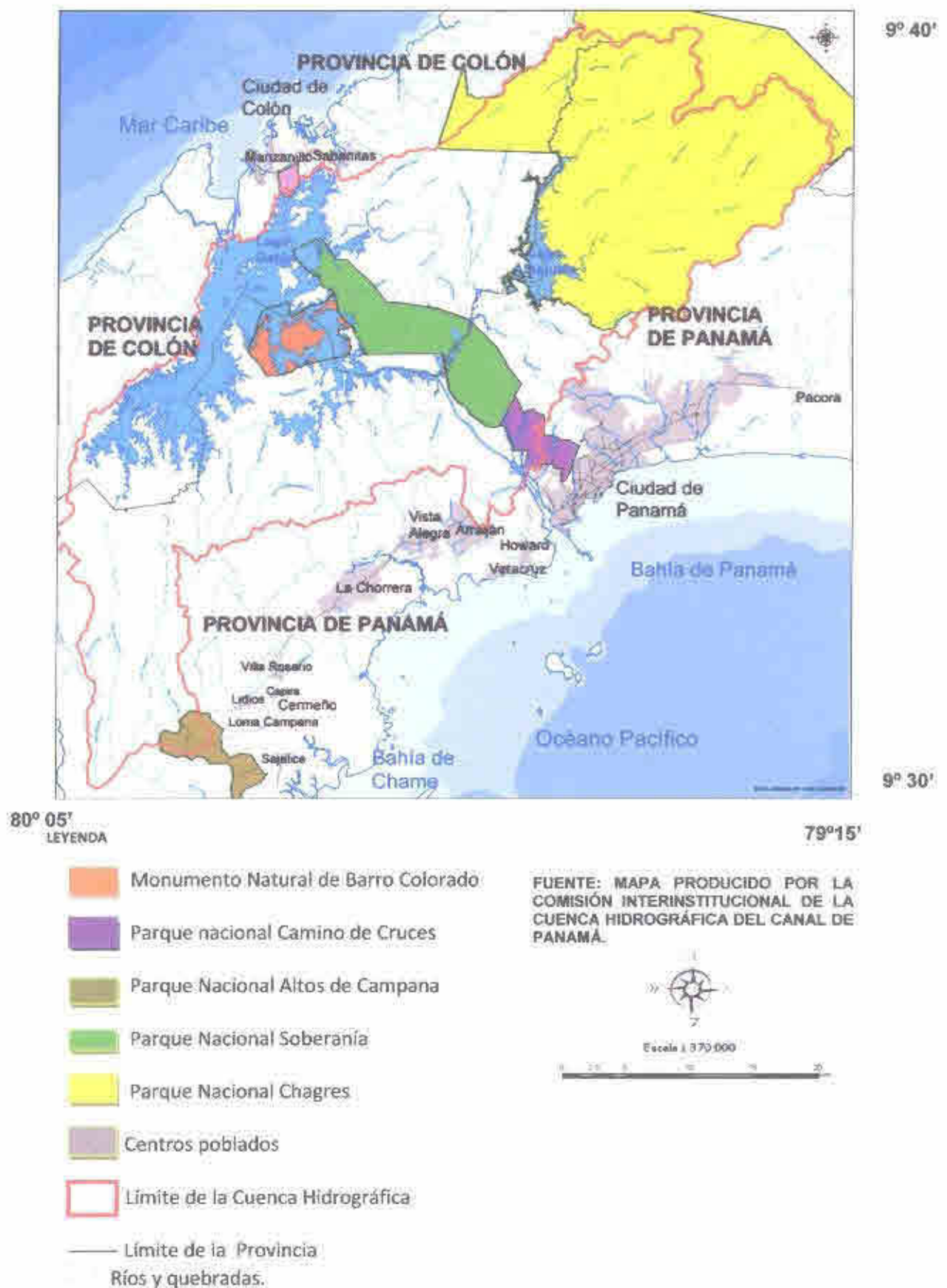
Entre las principales áreas o zonas que protegen la Cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, tenemos:

- (a) Área Recreativa del Lago Gatún
- (b) Monumento Natural de Barro Colorado
- (c) Los diferentes parques nacionales como: Camino de Cruces, Chagres, Soberanía, Portobelo, Altos de Campana y el Parque Natural Metropolitano, que sirve como zona de amortiguamiento.\*

---

\*\_\_ Área inmediata al límite de una unidad de interés, normalmente un área silvestre protegida la cual juega el rol de minimizar cambios abruptos, armonizando el paisaje y catalizando lo mejor posible el impacto del hombre hacia el área protegida.

Figura 15. Áreas Protegidas de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá



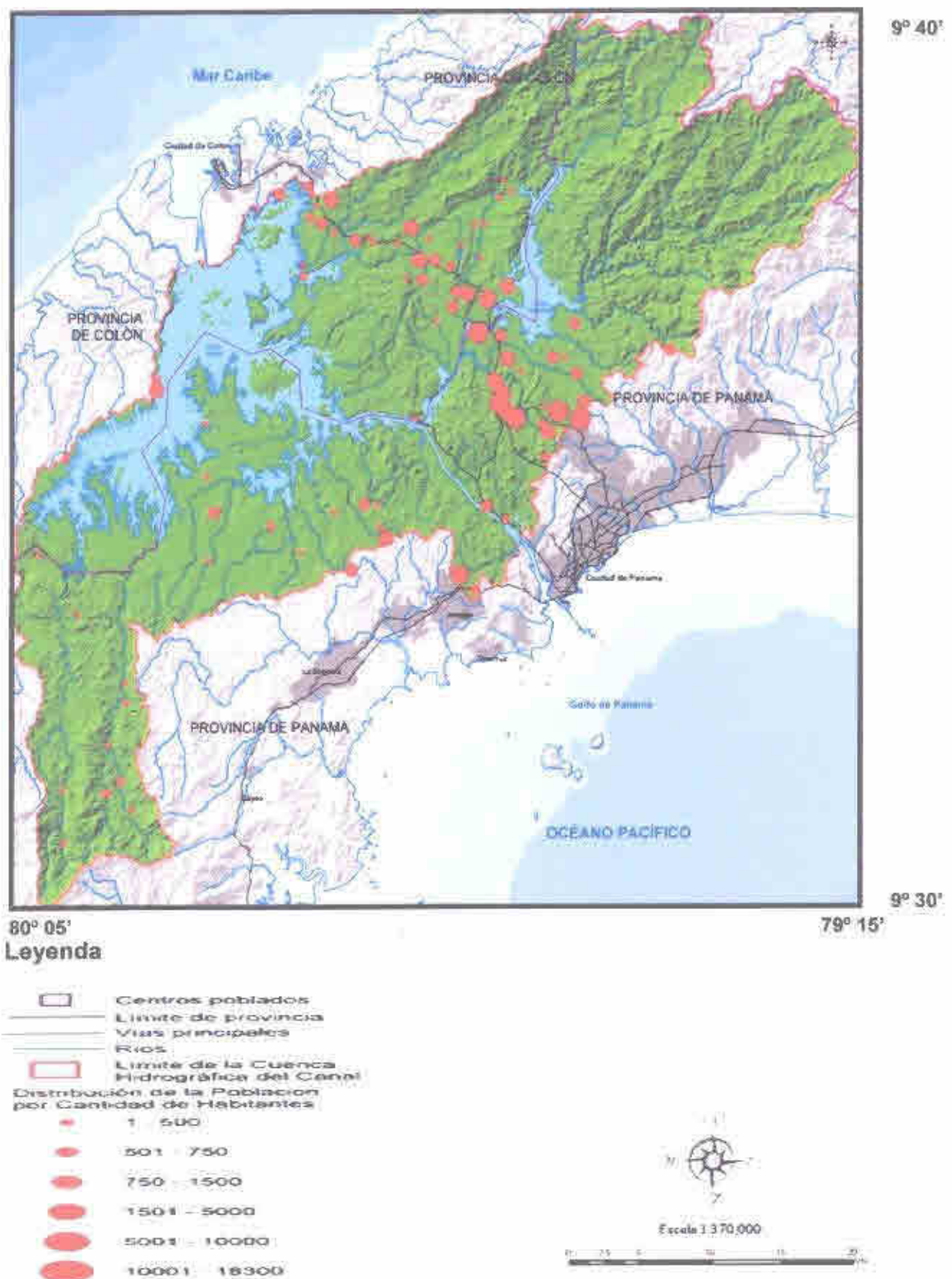
En este aspecto sabemos que el crecimiento y distribución espacial de la población sobre la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, puede tener repercusiones negativas a mediano y largo plazo. Es interesante observar el fenómeno y su incidencia más directa; y es que en la medida que la población en éste sector presiona el medio, sobre todo a las áreas protegidas; debido al creciente ritmo de urbanización, es probable que este avance agote los recursos.

Los estilos de vida que generan una excesiva cantidad de desperdicios, las prácticas económicas que a menudo entran en conflicto con la conservación del medio, producto del avance urbano en la periferia de las áreas canaleras, destinadas al funcionamiento de la vía interoceánica, son entre otros aspectos el escenario presente.

Al hacer un análisis del mapa de la figura N° 16, nos encontramos con un ambiente difícil; y es el crecimiento poblacional que ha experimentado la cuenca del Canal sobre todo a lo largo de vía canalera en dirección a la Carretera que conduce a la Ciudad de Colón.

Para el sector oeste de la cuenca observamos manchas poblacionales aisladas, aunque no dejan de ser de cuidado, toda vez que las tendencias indican un crecimiento a futuro y que afectará la Cuenca del Canal de Panamá.

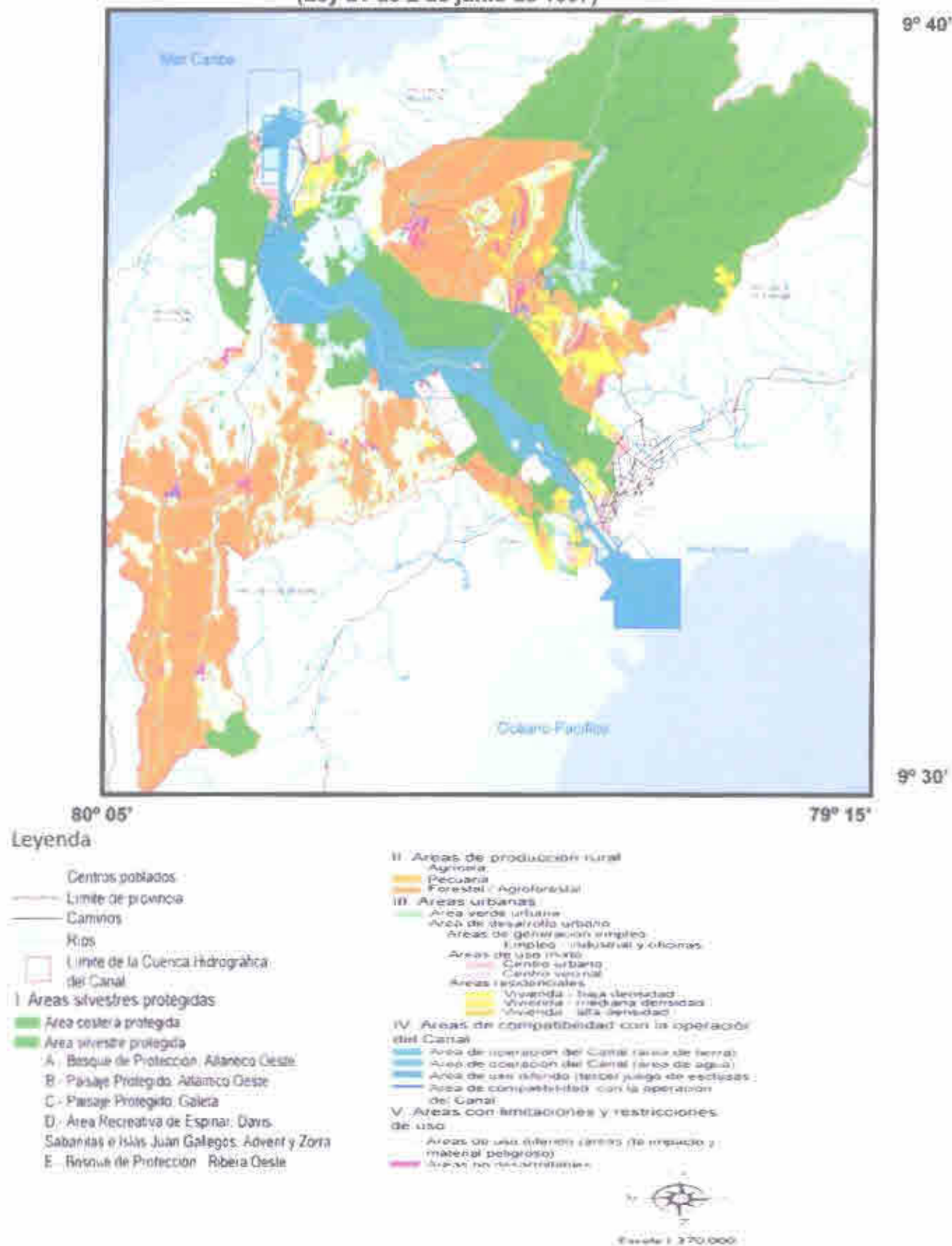
**Figura 16. Distribución de la población en la Cuenca del Canal de Panamá.  
Censos de Población, año 2000.**



Fuente: Convenio ANAM-APC. Monitoreo de la Cuenca del Canal. Agosto de 2005.



**Figura 17. Plan General y Regional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá  
(Ley 21 de 2 de junio de 1997)**



Fuente: Convenio ARIAM-APC, Monitoreo de la Cuenca del Canal, Agosto de 2005.

Para contrarrestar los aspectos negativos en el tema medioambiental, así como otros asuntos relacionados a la conservación y manejo de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá, se efectuó el diseño de un Plan Regional para el Desarrollo de la Región Interoceánica y un Plan General de Uso, Conservación y Desarrollo del Área del Canal, según la Ley 21 de 2 de junio de 1997.

Estos planes, tienen como objetivo el lograr incorporar las áreas y bienes revertidos al desarrollo de la sociedad y la economía del país, tomando en cuenta a la población y el mejoramiento de su calidad de vida.

Dentro de este esquema, se establece además, el aprovechamiento de la Región Interoceánica fomentando el uso de las áreas y bienes revertidos para la creación de riquezas, por medio de actividades productivas de explotación, de bienes y servicios, creación de empleos y aprovechamiento de la materia prima nacional como ejes fundamentales.

Por otra parte, ambos planes promueven el desarrollo de la actividad marítima, comprendidas dentro de este a: la infraestructura canalera y portuaria, las áreas que sirven de manera directa al transporte y al comercio internacionales, y aprovechar mejor la estratégica posición geográfica del país.

Además de ello es importante contribuir al aseguramiento del funcionamiento eficiente y competitivo, protección adecuada y la ampliación oportuna del canal de Panamá; que se lleva a cabo en estos momentos e impulsar el desarrollo integral y sostenible del área canalera, su cuenca hidrográfica y la biodiversidad.

Mediante la ejecución de dichos planes el fomento del crecimiento ordenado, y coherente de sus áreas, rurales y urbanas, se haría de manera armónica y racional, tomando en cuenta la sostenibilidad ambiental en beneficio de una ordenada expansión urbana de la región metropolitana; específicamente las ciudades de Panamá y Colón.

No obstante a lo anterior, de más está decir que muchos de estos objetivos no se han cumplido y algunos han estado influidos por decisiones mediáticas de turno, con el objetivo de favorecer intereses particulares. Mientras marchemos en esa dirección la labor que se tenga que hacer se verá perjudicada y por ende el costo social, económico y político será mucho mayor.

La sociedad panameña exige un instrumento, que al ser validado de manera científica, responda y se ejecute también en esa misma dirección, así, la población logrará respetar, entender y comprender sus limitaciones, deberes y derechos conforme a los beneficios de un Canal con historia, con un presente y con un futuro.



2. Aspectos geográficos, socioeconómicos y políticos del Canal de Panamá y su incidencia en el desarrollo del país y el Comercio Marítimo Internacional en el siglo XXI.

Como es sabido las tentativas para la construcción de un canal por el istmo centroamericano, al principio tenía un denominador común: "La motivación económica". Pero después de la guerra entre los Estados Unidos y España por los dominios de la isla caribeña de Cuba a finales del siglo XIX, las ventajas políticas y estratégicas que representaba un canal en la región fue la motivación norteamericana.

Para ilustrar lo anterior, nos apoyamos con respecto a las opiniones de los comisionados del Presidente Electo de Panamá en el período 1960-1964, Roberto F. Chiari, con relación al Informe de la Comisión de Política Internacional del 20 de septiembre de 1960, en los siguientes términos:

***"Puede añadirse que históricamente el Canal no fue construido por los Estados Unidos con miras comerciales sino de necesidad estratégica.../", Posteriormente,***  
***"... las declaraciones originales de los estadistas norteamericanos revelaron la intención de incrementar la prosperidad comercial de Panamá..."*** 17.

---

17. Arias, Harmodio, Fábrega Octavio y Otros. **INFORME DE LA COMISIÓN DE POLÍTICA INTERNACIONAL, Rendido el 20 de septiembre de 1960 al Presidente Electo de la República 1960-1964, Don Roberto F. Chiari.** En: Anuario de Derecho. Órgano de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Panamá. Año V, Nº 5, 1961-62. Página 80-90

No obstante, sabemos que el Canal de Panamá hoy día representa para el país un negocio rentable que sirve al desarrollo y la comunicación de la actividad comercial marítima internacional.

El Istmo de Panamá, fue cortado por la cordillera central y de esa manera se unirían dos cuerpos de agua como lo son: el océano Atlántico y Pacífico a través de un canal de esclusas.

Con una longitud aproximada de 80 kilómetros entre el litoral Atlántico y Pacífico; el Canal de Panamá fue construido en una de las zonas más estrechas del continente americano. Su sistema de funcionamiento es fluvial, aprovechando las aguas represadas del río Chagres en el lago Gatún (1913) y el Alajuela (1934), ambos artificiales.

Por otra parte el sistema de esclusas que no son más que tinajas dotadas de grandes compuertas construidas para lograr que los barcos puedan pasar; son básicamente escalones de agua que permiten subir o bajar las naves desde el nivel del mar del Atlántico o Pacífico o viceversa, hacia el nivel del Lago Gatún que se encuentra a una altura máxima de 26 m.s.n.m., de esta manera los buques navegan aproximadamente 8 horas a través del cauce del Canal. **(Ver figura N° 18)**

**Figura 18****Corte transversal del Canal de Panamá.**

**Fuente:** División de Comunicación Corporativa de la Autoridad del Canal de Panamá. [Info@pancanal.com](mailto:Info@pancanal.com)

El Canal de Panamá al ser construido comprometió una serie de poblados a todo lo largo de esos 80 kilómetros de longitud, algunos de estos llevan el nombre de las esclusas y otros sencillamente desaparecieron o se trasladaron a otro sitio.

Estos juegos de esclusas corresponden a tres: dos (2) de ellas hacia el Pacífico y una hacia el Atlántico. Hacia dirección del litoral Atlántico: Gatún y hacia el Pacífico Pedro Miguel y Miraflores.

Cada una de las cámaras o escalones de agua tienen una dimensión de: 33.53 metros de ancho y 305 metros de largo, con una profundidad de 26 metros (965 pies)\*; con un calado de 12.4 metros (39.5 pies)\*.

\* Manga: Ancho / Eslora: Largo / Calado: (profundidad), altura de la superficie del agua sobre el fondo.

A estos buques se les conoce como Panamax que son aquellos diseñados para ajustarse a las dimensiones máximas permitidas para el tránsito por este Canal.

Es importante señalar que el Canal de Panamá es un canal fluvial, puesto que funciona con agua de cuencas fluviales o ríos, por lo que la utiliza esa agua para subir y bajar las naves en cada juego de esclusas.

Esta agua la obtiene por gravedad procedente del lago Gatún; la cual llena las esclusas utilizando un sistema de alcantarillado debajo de las cámaras.

Hoy por hoy las actividades del Canal de Panamá juegan papel importante en el desarrollo de la nación panameña, prestando servicio de paso a un promedio de 14,000 tránsitos anuales de buques de todo tipo sin discriminación aportando un 5 % del comercio mundial.

El Canal de Panamá, representa una de las obras de ingeniería más importantes del siglo XX. Desde su construcción ha servido al comercio internacional como paso obligado de mercaderías de todo tipo, así también de personas.

La cristalización y desarrollo de esta magna obra, es consecuencia de la posición geográfica del istmo de Panamá, que como ya hemos anotado en el capítulo anterior; desde tiempos prehispánicos, ha contribuido a la conexión de norte, centro y sur América y posteriormente con el resto del mundo.

Es evidente que el tema de la ruta en nuestro país es un aspecto importante dentro de lo que al comercio se refiere, pero más aun tomando en cuenta, que no es un tipo de comercio tradicional de transporte terrestre en sí, sino más bien aquel que considera toda una logística que se traduce en el desarrollo de nuevas formas económicas y en manejo de toda una macro estructura para el desarrollo como lo es el Canal de Panamá y lo que ésta implica: El Comercio marítimo Internacional.

## 2.1. Característica geográfica, socioeconómica y política de Panamá y el Canal en cuanto a su posición geográfica.

Dentro de nuestra investigación enfocaremos el tema geográfico desde dos (2) aspectos:

(a) El clima que vendría siendo una consecuencia de la posición geográfica.

(b) La posición geográfica de Panamá y sus implicaciones, o sea de que forma el país ha hecho uso y explotación de la misma.

Estos temas dentro de este estudio son fundamentales para la interpretación de los fenómenos geográficos, socioeconómicos y políticos que irrumpen en nuestro país como consecuencia de su condición física o ubicación y que de una u otra forma ello ha configurado la dinámica nacional a partir de las actividades canaleras. Con relación al clima, el país por encontrarse en zonas tropicales influye sobre éste de manera favorable en el predominio de un régimen pluviométrico que alimenta las cuencas fluviales.

La gran cantidad de lluvia durante gran parte del año favorece las cuencas hidrográficas de la Región Interoceánica y por consiguiente al funcionamiento del Canal de Panamá. Al respecto nos dice el Dr. Alberto McKay en su ensayo: La estructura del Estado panameño y sus raíces históricas:

***“Los efectos de estar localizado el país en bajas latitudes del Hemisferio Norte son numerosas y tienen su base en la existencia de climas tropicales que condicionan todo el medio físico, influyen sobre la disponibilidad y calidad de los recursos naturales y sobre el desempeño de las actividades humanas. Se advierte, además, que el hemisferio norte posee mayor cantidad de tierras emergidas y, por tanto mayor número de Estados y espacios económicos lo que es una ventaja para el aprovechamiento de los flujos comerciales voluminosos y complejos de este Hemisferio.”*** 18

El Doctor McKay, expresa aquí en su ensayo una serie de elementos que son condicionantes desde una perspectiva física, así como humana. Vemos aquí como el factor climático determina el desarrollo y aprovechamiento de una

18. McKay, Alberto. **LA ESTRUCTURA DEL ESTADO PANAMEÑO Y SUS RAÍCES HISTÓRICAS**. En: Colección Ricardo Miró-Premio Ensayo 1998, INAC. Editorial Mariano Arosemena. 1999. P. 19

actividad y el comportamiento humano; pero también se justifica a partir de la localización de una región que ofrece posibilidades a ese desarrollo.

A partir de ellos se desprenden dos tendencias o corrientes tradicionales de la Geografía: determinismo y el posibilismo.

***“El poder de la naturaleza sobre el hombre, o el del hombre sobre la naturaleza. Ambas tendencias justifican la explotación económica del medio por una determinada sociedad; la una porque el hombre puede hacer lo que la naturaleza le permite, y la otra porque el hombre debe crear un mundo donde vivir.”*** 19

La posición geográfica, por otra parte, como principal recurso natural ha ofrecido pese a la pequeñez de su territorio significativas fortalezas y oportunidades al crecimiento económico de nuestro país.

Según el Dr. Alberto McKay, analizando los estudios del geógrafo alemán Frederic Ratzel (1844-1905), nos dice:

***“La más importante compensación geográfica a la pequeñez territorial del país es, sin embargo, su posición geográfica estratégica y favorable a los intercambios. En efecto, Federico Ratzel, señalaba que la posición geográfica era donde derivaba la posibilidad para un Estado de ser extenso, sin ejercer su autoridad sobre vastos espacios.”*** 20

Numerosas teorías y análisis con respecto a la posición geográfica se han venido desarrollando desde el siglo XIX, que como sabemos es una época de

19. **Enciclopedia Libre en Español**. En: GNU Free Documentation License 1.2. Web recomendada <http://club.telepolis.com/geografo/general/corrientes.htm>

20. McKay, Alberto. **GEOGRAFÍA DE PANAMÁ**, Universidad de Panamá, 1991-92, página 12.

cambios sustanciales en el mapa geopolítico mundial.

La posición geográfica de un país como ya hemos anotado en el capítulo anterior no es de carácter permanente, porque puede cambiar como resultado de la dinámica demográfica, las funciones que cumpla una determinada ciudad, territorio o región, la tecnología, el comercio, el transporte, entre otras causas.

Otros factores conexos a dicha condición son por ejemplo: los cambios que se puedan suceder en el trazado de rutas comerciales como consecuencia de los flujos de mercado, los acontecimientos bélicos o militares, la valorización de los recursos naturales y su explotación.

Todos estos factores geográficos físicos y humanos son importantes para el análisis geopolítico que le da un valor positivo, sean fenómenos beneficios o adversos a los Estados. Las fuerzas históricas y geográficas determinan el rumbo de las decisiones de los Estados.

Analizaremos las teorías geopolíticas derivadas de diferentes autores con respecto a la posición geográfica y su importancia de manera tal que nos permitirá aproximarnos a la realidad panameña en cuanto a su evolución: pasada, presente y perspectivas.



**(a) Teoría sobre el poderío Naval de Alfred Thayer Mahan:**

Fue un militar e historiador estadounidense (1840-1914), autor de: La influencia del poder naval en la historia (1660-1783), nos habla en este tratado de la hegemonía naval, que causó gran impacto en las postrimerías del siglo XIX e inicios del XX. Además de analizar las estrategias y tácticas de la guerra en el mar, llegaba a la conclusión de que la supremacía naval, ejercida por Inglaterra en el caso del periodo estudiado, determinaba en mayor grado que cualquier otro factor militar o político su poderío sobre el resto de las naciones. Thayer Mahan, le da mayor importancia al poderío naval desarrollado por Inglaterra, precisamente por su ubicación marítima.

**(b) Teoría del Corazón Continental de Halford Mc kinder:**

Es el más influyente impulsor de la Geopolítica en Gran Bretaña y Los Estados Unidos de América. Elaboró la teoría del corazón continental en la que el Asia Central es la región *pivote* del Mundo, inaccesible a las potencias marítimas y rodeadas por un cinturón interior: Europa y Asia continentales, y un cinturón exterior, formado por el resto de islas y continentes. Según Mc kinder al definir a Asia Central como el corazón continental, afirma que Europa Oriental es la llave del corazón continental. Su teoría, expresaba lo siguiente: *“quién gobierne la Europa oriental dominará el corazón continental; quién domine el*

*corazón continental dominará la isla mundial (Eurasia y África); quién domine la isla mundial dominará el mundo".*

Según esta teoría de Halford Mc Kinder era necesario impedir una alianza entre Alemania y Rusia, porque ambas potencias podrían dominar el pivote continental, lo que llevó a la idea de crear Estados tapón para mantener separados a Alemania y Rusia.

De esta forma, podríamos decir; que la Teoría del Poder Marítimo de Thayer Mahan (1890) fue ampliada por la Teoría del Poder Terrestre de Mc Kinder (1905).

**(c) Teoría del Perímetro de Seguridad de los Estados Unidos de Nicolás Spikman.**

Se opone a Mckinder, considerando que la gran isla mundial tiene superioridad sobre los demás continentes. Se refería exclusivamente a Norteamérica, estableciendo que el mismo se mantenía en una excelente posición estratégica con relación a Eurasia y África en lo que respecta a Inglaterra y la Europa continental. Decía además que su posición en el Gran Océano Mundial es central.

Crea una especie tela de araña con puntos o ubicaciones claves y/o geoestratégicos entre el Oeste, Este, Sur y Norte, bordeando todo el continente americano, redefiniendo sus fronteras ultramarinas, o sea más allá de su territorio continental. Spikman propugnaba un panamericanismo y acuerdos de defensas para mantener en contención los rivales o Estados extracontinentales, Europa y Asia, principalmente.

Otras teorías han llamado la atención como las del poder aéreo que desplazaría al equilibrio existente entre las fuerzas marítimas y terrestres durante el período de la Guerra Fría, sin embargo, una teoría que llama poderosamente la atención es la de Samuel Cohen, relacionada a la Jerarquía de los espacios del globo terrestre.

(c) La Jerarquía de los Espacios del Siglo XXI (Samuel Cohen, 2002).

***“La Teoría de la Jerarquía de los Espacios Globales apropiada para un mundo tripolar constituido por los Estados Unidos, una Unión Europea de 25 países y el Pacífico (Rusia, China, Japón)”***<sup>21</sup>

Esta teoría que se aplica al periodo de la Post-Guerra Fría que va desde la década de los noventa del siglo XX, hasta nuestros días. Su proponente consideró la jerarquía que ocupan las rutas.

21. Giudice Baca, Víctor. **TEORÍAS GEOPOLÍTICAS**. En: Gestión en el Tercer Milenio, Rev. De Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, UNMSM (Vol. 8, N° 15, Lima, Julio 2005). P. 19

La primera de ellas la importancia de las rutas del comercio marítimo, porque ejercen un dominio, por ser la de mayor frecuencia o uso. En segundo lugar dentro de esta jerarquía la ocupan las rutas terrestres de comercio en el interior de Europa.

Se destacan aquí las redes que van desde: Madrid hasta Estocolmo y Rusia. Por otro lado Venecia y Ámsterdam, con ruta hacia el Mar Negro. La tercera jerarquía dentro de estas categorías son aquellos espacios geográficos ocupados por países de lenguas y etnias comunes.

En ella se destacan: el espacio latino, el germánico, el angloamericano, eslavos y los asiáticos tales como: el chino. Por otra parte se destacan desde el punto de vista político, según Cohen los llamados espacios independientes, puesto que no han logrado tener una organización supranacional, entiéndase: aquellas instituciones que ejerzan poderes y competencias comerciales, económicas, políticas, sobre conjunto de países de una misma región.

Además de espacios geográficos se establecen la categoría de Espacios de Conflicto o *Shatterbelt*, los Espacios de transición y los Estados Nación.

El primero de ellos que corresponde a aquellos con cierto poder, como resultado del dominio de recursos naturales importantes como los energéticos (petróleo, gas natural). Los segundos corresponden a aquellos grupos de

países que han debilitado su influencia como resultado del abandono de fuerzas que fueron dominantes en un momento histórico y estuvieron supeditadas a ésta como: Rusia, Alemania, creando así los llamados euro espacios de transición.

Otra de las jerarquías es la de los espacios: Estados-Nación o aquellas potencias mundiales de primer, segundo o tercer orden en función de una serie de variables socioeconómicas, políticas, entre otras. La posición geográfica, ha sido el eje fundamental del desarrollo nacional de nuestro país. Es a partir de esta condición en que Panamá es centro de atención e interés internacional y/o mundial.

Ello nos permite además, entender a la posición geográfica como una característica física, espacial y temporal básica para el desarrollo nacional. La dimensión temporal se traduce en una explicación que se fundamenta en la evolución de esa posición a partir de las diferentes épocas históricas en el que el istmo ha experimentado o logrado períodos de auge, apogeo o beligerancia, en función de la explotación y uso de esa posición geográfica.

Luego entonces, el Canal de Panamá, viene a constituirse como uno de los principales activos del país en el cual la vida nacional, por lo menos en la región metropolitana (Panamá y Colón), se hace notar de manera más directa por sus beneficios; a partir de la incidencia de éste en el resto de las actividades y en

cada uno de los sectores de la economía a todo lo largo de nuestra geografía nacional.

Tomando en cuenta los planteamientos del norteamericano Samuel Cohen en su teoría sobre la Jerarquía de los Espacios del Siglo XXI, podríamos decir que el Istmo de Panamá se ha constituido por su posición geográfica y como consecuencia del Canal, en un espacio importantísimo dentro de la categoría de las rutas marítimas, toda vez que se reconoce como un destino de las frecuencias para el transporte comercial marítimo.

Por otra parte, a Panamá, la podríamos considerar como un espacio de conflictos por su influencia en las actividades económico-comerciales a nivel global, producto precisamente de esa función transitista, jugada por el país desde tiempos pretéritos y hoy día gracias al Canal de Panamá. Podríamos decir que tanto el Océano Atlántico como el Pacífico, brinda al país numerosas oportunidades de expansión económica en todos sus órdenes.

## 2.2. Principales activos del país, relacionados a la explotación de su Posición Geográfica.

Partiendo de la premisa de que los activos vendrían siendo aquellos conjuntos de bienes sobre los que se tiene propiedad. En la práctica se resumen como un conjunto de recursos económicos con los que cuenta una

persona, sociedad, corporación, entidad, empresa, país, Estado o cualquier organización.

En ese sentido, aplicando lo anterior, podríamos decir que la República de Panamá se ha constituido en el corazón y centro de las Américas y porque no, del Mundo.

Se le reconoce como el centro de inversiones y negocios tradicionales de la región. Tenemos que entender que en la temática de los activos es precisamente su posición geográfica uno de los más importantes. El desarrollo socioeconómico de la nación panameña tradicionalmente se ha dado producto de su posición geográfica.

Gracias a su excelente ubicación se ha sabido sacar provecho y ventajas de la actividad marítima sobre el resto de la región latinoamericana; por lo menos en estos últimos años en que el Canal de Panamá pasó a manos panameñas.

Claro está que la función de servicios que ejerce Panamá, permite el aprovechamiento de gran parte de sus fortalezas en la aplicación de tecnologías, para el desarrollo de actividades económicas vinculadas a este sector como: Actividades portuarias, bancarias, la Zona Libre de Colón, el transporte, el turismo, la plataforma de servicios offshore o aquellas que permiten manejar o dirigir transacciones desde Panamá al resto del Mundo, la creación de

corporaciones de inversión y demás sociedades, así como las actividades canaleras y a todo lo que a ella indirectamente se refiere.

Desde el punto de vista de estos activos, el Canal de Panamá, juega un papel importante en el desempeño económico del país, tomando en cuenta su importancia dado por el hecho de que a través de él pasa el 11 % del comercio total de Los Estados Unidos y del 3 ó 4 % del comercio mundial.

### 2.3. El Canal de Panamá: Evaluación de sus aportes al desarrollo del país.

Por su muy particular ubicación en el punto más estrecho del continente americano; entre los Océanos Atlántico y Pacífico, el Canal de Panamá constituye la piedra angular del desarrollo económico del país.

Panamá por su función transístmica, desde hace más de 500 años y ahora gracias al Canal, ha tenido un efecto significativo de amplias proporciones en la socio economía y el comercio no sólo a nivel nacional, sino internacional, contribuyendo significativamente al progreso del tránsito marítimo internacional.

Los patrones del comercio internacional, han impulsado el crecimiento en muchos países y demás áreas remotas y el Canal de Panamá ha sido, es y seguirá siendo un componente clave en dichos fenómenos de expansión económica.



No obstante, como ya hemos señalado el desarrollo y evolución de las actividades económicas vinculadas a la ruta de tránsito ha sido la nota característica en el país. Sin embargo, al observar y analizar la evolución histórica del comportamiento económico podríamos comprender que lo que ha experimentado Panamá en esta materia específicamente en la región metropolitana (Ciudades de Panamá y Colón); es un fenómeno que se ha venido dando desde la conquista española.

Por ello es que las fundaciones de ciudades constituyó el principal instrumento de articulación del espacio geográfico, utilizado por los españoles; definiendo así la función transitista en el Istmo.

Las ciudades representan un símbolo de dominio sobre el territorio y por consiguiente de protección. Hoy sabemos que, el aspecto negativo de esta situación es precisamente, producto de esa iniciativa colonial de dominio español: el que el Istmo de Panamá continúe concentrando la mayor parte de las actividades económicas en el sector terciario y por consiguiente en el área metropolitana.

Esto evidentemente ha propiciado desigualdades económicas notorias, entre sectores económicos, clases sociales, la dinámica misma del desarrollo estructural nacional, léase la ciudad y el campo.

### 2.3.1. Evolución del impacto directo de las actividades del Canal de Panamá en la economía del país desde mediados hasta finales del siglo XX.

El Canal de Panamá, ha experimentado un crecimiento importante desde su fundación (1914) y que de una u otra forma ha garantizado ingresos significativos a las finanzas públicas y por ende al desarrollo del país. En ese sentido analizaremos esa evolución económica y su impacto al desarrollo nacional.

Producto del impulso económico como consecuencia de dos (2) situaciones de orden mundial como lo fueron: el inicio de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945) y los trabajos del Proyecto del Tercer Juego de Esclusas por Los Estados Unidos (1939), que como sabemos no llegó a concretarse, Panamá a partir de la década de 1940, experimentó un significativo auge económico. No obstante, en lo posterior como resultado del fin del conflicto bélico en 1945, el país entró en una recesión económica.

Esta recesión se define como una fase de contracción o reducción en las actividades económicas. La misma se extendió hasta 1947 y afectó a la empleomanía, los salarios, las utilidades o excedentes y en general los niveles de bienestar social.

Entrada la década siguiente, Panamá todavía sentía los efectos de dicho fenómeno económico. Ello llevó a buscar alternativas para mejorar la situación

socioeconómica del país; fomentando las exportaciones, reduciendo o sustituyendo las importaciones en el sector primario y de productos manufacturados. Para ello se dieron una serie de reclamaciones en el orden político que se concretaron con la firma del Tratado Remón-Eisenhower de 1955.

Con la firma de este Tratado de 1955, Panamá obtuvo beneficios económicos concretos que se observaron durante la década siguiente. Entre los más significativos cambios está el aumento de la anualidad del Canal de B/.1.5 millones a B/.1.93 millones, igualdad salarial entre norteamericanos y panameños, autorización y obligación al gobierno zoneíta de comprar productos panameños y a la vez, estos, podrían vender sus productos a buques en tránsito por el Canal.

También se concretó la devolución a Panamá de una serie de tierras y bienes y la construcción del Puente de Las Américas. Entrada la década de 1950, el Canal de Panamá y sus actividades constituía la actividad económica más importante del país según el Producto Interno Bruto (PIB).

Ello dio lugar a un impacto económico directo que se vio reflejado por un lado en los salarios pagados a los empleados panameños del Canal, así como en la anualidad pagada, mostrando un aumento muy significativo de B/. 33,2 millones en 1955 a B/. 177, 9 millones en la década de 1960.

Es importante mencionar que la ejecución del Tratado Remón-Eisenhower de 1955, permite un auge importante a mediados de la década del cincuenta hasta 1979, que pese al posterior desarrollo y diversificación de otros sectores económicos que contribuyeron a que el Canal perdiera importancia relativa, la anualidad del Canal, conjuntamente con las exportaciones panameñas de mercancía a la Zona del Canal, y el aumento de la empleomanía, ayudó a nivelar dicha importancia; toda vez que el Estado se benefició durante dicho período por la captación de divisas.

Posteriormente en el período que corresponde entre 1980 hasta 1999, es parte de aquel proyecto de nación que corresponde al proceso de reversión y transferencia de las tierras y bienes del Canal a Panamá, como resultado de las negociaciones entre dos (2) países a raíz de una serie de demandas producto de los sucesos de reivindicación nacional del 9, 10 y 11 de enero de 1964, que culminaron con la revisión del Tratado de 1903 y la posterior firma de los Tratados Torrijos-Carter de 1977.

El Tratado de 1977, inicia su ejecución a partir del 1 de octubre de 1979, con una serie de beneficios más concretos para el país en el plano político, económico, social y tecnológico, entre otros.

Se destacan en este inicio del proceso de reversión y transferencia una serie de bienes o activos que pasaron a ser parte del Estado panameño tales como:

caminos, puertos, infraestructuras, sistema de agua, sistema de electricidad, entre otros.

La nota característica en este período corresponde a una mayor participación de panameños en las actividades canaleras, con posiciones de mayor responsabilidad y adecuados salarios.

Además de ello, en esta etapa, producto de las demandas de las bases militares acantonadas en la Región Interoceánica, así también a las exportaciones panameñas de mercancía se incrementan considerablemente los activos al país.

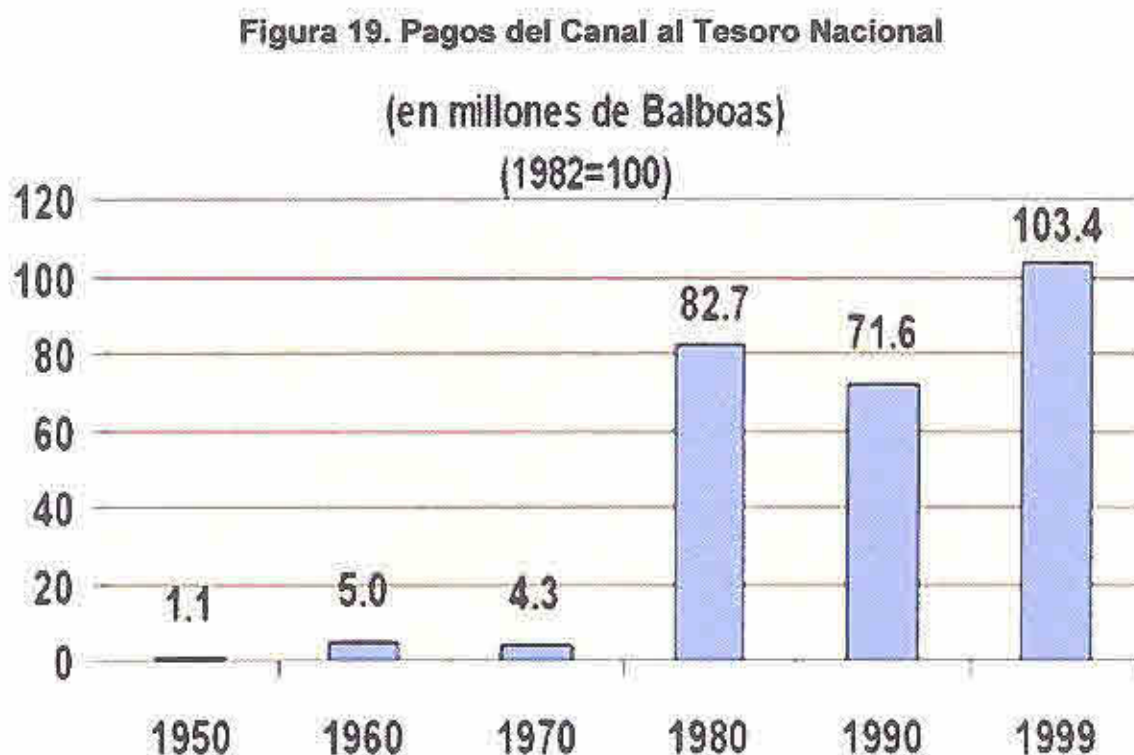
Este fenómeno impactó mucho más y de manera gradual en la medida que crecía la participación de panameños y panameñas en la fuerza laboral del canal.

Otros activos económicos que pasaron a manos panameñas como: el ferrocarril, los puertos, ocuparon la fuerza laboral panameña lo que significó una reducción de la empleomanía del canal en un 10 %, o sea, que entre 1979 a 1980 se redujeron los empleos en el Canal de 15,056 a 12,337.

Para 1999, casi un 13 % del total del empleo nacional era aportado por el Canal de Panamá.

El Estado panameño, por otra parte recibió en este periodo significativos ingresos en concepto de anualidad.

En el siguiente gráfico observamos un aumento considerable, durante el período de 1980-1999 comparado con lo recibido en todo el período de 1950-1979. (Ver cuadro 7)



**Fuente:** Autoridad del Canal de Panamá. En: Suplemento El Faro, Panamá del 5 al 18 de marzo de 2004. Página 6.

A partir de la década de 1980, se dio inicio a la contribución a la Caja de Seguro Social, la cual representó B/. 33.3 millones.

El seguro educativo, aumentó de B/. 8.9 millones en 1980 a B/. 38 millones en 1999.

### Cuadro 7. Impacto Directo del Canal en Ingresos del Estado. Años 1980-1999

(Con efecto multiplicador en Millones de Balboas 1982=100)

Años	Ingresos del Gobierno	Debido al Impacto Directo del Canal	% de los Ingresos del Gobierno	Debido al Impacto Directo del Canal					
				Impuestos Directos (1)	Impuestos Indirectos		Pagos al Gobierno con relación al Tratado 1977		
					En Consumo (2)	En Importaciones (3)	Impuesto del Ingreso Personal y Seguro Educativo para el Gobierno de Panamá (4)	Anualidad (5)	Seguro Social para el Gobierno de Panamá (6)
1980	850.5	166.4	19.5	30.5	18.3	25.0	8.9	827	1.1
1985	918.1	178.0	19.4	36.5	21.9	29.9	13.9	692	6.6
1990	1,159.2	208.3	18.0	42.2	25.3	34.5	20.1	716	14.6
1993	1,208.5	219.9	18.2	43.5	26.1	35.7	23.1	721	19.4
1995	1,221.4	288.3	23.6	44.9	26.9	36.9	29.6	808	24.5
1997	1,296.0	252.4	19.5	44.8	26.9	36.8	33.6	817	28.7
1999	1,470.8	276.9	18.8	42.3	25.3	34.7	38.0	103.4	33.3

**Notas:**

1. La suma del impuesto de ingreso recolectado del PIB generado por los ingresos del Canal hacia Panamá, con efecto.
2. Una forma de impuesto indirecto, principalmente en la transferencia de bienes (ITBM) y producción y venta de consumo.
3. Una forma de impuesto indirecto, principalmente tarifas de importación.
4. Impuesto sobre la renta y Seguro Educativo sobre los salarios de los empleados panameños de la Zona del Canal, de acuerdo con el Tratado de 1977.
5. Anualidad que se pagó al Estado, conforme a los Tratados de 1977.
6. Contribución al Seguro Social de la cuota obrero peatonal, conforme al Tratado de 1977.

**Fuente inicial:** Preparado por INTRACORP con el modelo macroeconómico e información de los Boletines de Cuentas Nacionales de la Contraloría General de la República de Panamá

**Fuente:** Autoridad del Canal de Panamá. En: Suplemento El Faro, Panamá del 5 al 18 de marzo de 2004. Página 6.

Es indudable que el impacto del Canal de Panamá a la economía nacional ha sido significativo por lo menos a lo largo de estos 50 años. Ello ha contribuido además a colocar a Panamá en un sitio importante en el ámbito marítimo como el comercial.

### 2.3.2. Impacto de las actividades del Canal de Panamá en el siglo XXI: Actualidad y perspectivas.

Dentro de la Autoridad del Canal de Panamá se encuentra la Unidad de Inteligencia e Investigación Económica del Departamento de Mercadeo y Planificación Corporativa. Esta unidad desarrolla estudios de investigación económica que permiten reconocer los lineamientos y planes a seguir de la ACP, para que el Canal continúe siendo la oferta de ruta más viable en el transporte y el comercio internacional.

Esta unidad, analiza además el comportamiento de las actividades dentro de la vía acuática a través del denominado: Sistema Económico del Canal (SEC), y sus beneficios para el país. En el estudio del SEC, juegan papel importante una serie de variables o segmentos derivados de flujos económicos en diferentes categorías que se conocen como: Contribuciones o impactos, entre ellos tenemos:

- (a) Impacto o contribución directa: a salarios, pagos al Gobierno Nacional y compras locales.
- (b) Impacto o contribución indirecta: servicios de las agencias navieras, reparación y mantenimiento de buques, entre otras actividades conexas a ello.
- (c) Impacto o contribuciones inducidas: actividades en la Zona de Libre de Colón, (ZLC), así como portuarias tanto en el Atlántico como el Pacífico, el ferrocarril, turismo de cruceros, transporte terrestre, entre otras.



Pero además de estos impactos observamos otro fenómeno paralelo que no podemos dejar a un lado, y son aquellas actividades que han jugado papel importante en la economía nacional y se han estimulado como respuesta a la posición geográfica de Panamá, así como a las condiciones socioeconómicas que presenta el mismo en materia legal, fiscal y por el uso del dólar desde 1904 como moneda de curso legal en el país.

Entre estas actividades se encuentran: la marina mercante, la banca nacional e internacional, la terminales aeroportuarias, el ferrocarril, el desarrollo turístico, los Centros de llamadas o Call Center; entre otras. Claro está, que luego de la gradual integración a partir de octubre de 1979, de la antigua Zona del Canal al proceso de desarrollo nacional y por último del Canal de Panamá desde 1999, ha aumentado este sistema económico del Canal, para beneficio del país, por las interconexiones económicas en materia de bienes y servicios que esta ha ido ofreciendo. Este conjunto de actividades va generando toda una gama de servicios que aumentan la productividad y competitividad del Canal de Panamá, toda vez que se van entrecruzando y relacionando de manera exponencial, directa o indirecta. En el siguiente cuadro consultado de un estudio de las Naciones Unidas, la CEPAL y la Autoridad del Canal de Panamá, reproduce, casi 30 actividades conexas o relacionadas al ejercicio canalero y que contribuyen grandemente al desarrollo de nuestro país.

Cuadro N° 8 COMPONENTES DEL CONGLOMERADO

Directos	Indirectos	Inducidos	Paralelos
<b>OPERACIONES DEL CANAL DE PANAMÁ</b>	Líneas navieras	Puertos	Centro aéreo
		Zona Libre de Colón (ZLC) 1	Zona Libre de Colón (ZLC) 1
	Ventas de combustibles a barcos	Operadores de turismo canalero	Marina Mercante
	Servicios de naves en tránsito	Sistema de logística	Telecomunicaciones
	Reparación y mantenimiento de naves	Ferrocarril	Ciudad del Saber
	Servicios de naves y pilotaje	Zonas procesadoras para la exportación (EPZ)	Servicios legales
	Dragados	Servicio intermodal	Certificación y clasificación de naves
		Turismo de cruceros	Juzgado marítimo
		Reparación y mantenimiento de contenedores	Servicios públicos
		Transporte terrestre	Intermediación financiera
			Seguros
			Educación y capacitación

**Fuente Inicial:** ACP con información del Estudio de Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional.

Nota: (1) El análisis hecho concluyó que el 20% de la contribución de la ZLC se debe al Canal y el 80% se debe a otros actores (crédito, puertos, exoneraciones fiscales).

**Fuente:** Sabonge Rodolfo, Sánchez, Ricardo J. EL CANAL DE PANAMÁ EN LA ECONOMÍA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE. En: Colección de Documentos de Proyecto de la ONU, CEPAL Y ACP. Página 42.

A través de un estudio reciente, efectuado por varias entidades como: la Autoridad del Canal, la Universidad de Panamá por conducto del Instituto del Canal y Estudios Internacionales, con el apoyo de docentes del Centro de Transporte de la Universidad de Northwestern en Chicago, así como la

Universidad de Pennsylvania bajo el Programa de Transporte de la Escuela Wharton, se determinó a través de modelos económicos aplicados de ecuaciones econométricas la cuantificación del impacto del Canal en la economía panameña.

En el mismo se analizaron fenómenos económicos reales, reconociendo por un valor de un Balboa con veintisiete centésimos (B/. 1.27), el efecto multiplicador generado por las exportaciones del SEC. Entiéndase dichas exportaciones como venta de servicios a las actividades conexas al Canal de Panamá. Ello dio como resultado que para el año de 1999 la contribución del SEC, presentara el siguiente resultado:

***“Los resultados de este estudio indican que cada dólar de exportaciones generado por el Sistema Económico del Canal tiene un efecto multiplicador, de \$1.27 en la actividad económica. Para el año 1999 la contribución del SEC (medido a los precios del año 2000), incluyendo el efecto multiplicador, se estimó en B/.1,859.8 millones representando el 18.6% del PIB de ese año.”*** <sup>22</sup>

Por otro lado, ya con la transferencia del Canal a manos panameñas el mediodía del 31 de diciembre de 1999, según lo estipulado en el Tratado Torrijos- Carter de 1977; dicho proceso se dio con la mayor regularidad, podríamos decir: imperceptible, porque, ya los panameños con la práctica o experiencias adquiridas durante esos veinte años del proceso; lograron y

<sup>22</sup>. Autoridad del Canal de Panamá (ACP). **EL CANAL Y SU EFECTO ECONÓMICO MULTIPLICADOR.** En: Publicación mensual El Faro del 10 al 23 de diciembre. Panamá, 2004. Página 5.

continúan llevando un buen manejo de la administración y mantenimiento de la vía acuática.

Con la nueva entidad, la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), ésta asume responsabilidades con su nueva Junta Directiva y con el mismo y actual administrador, el Ingeniero Alberto Alemán Zubieta.

Los datos del siguiente cuadro que a continuación presentamos de los cinco primeros años de administración panameña del Canal, son el resultado del esfuerzo de 9,000 personas, entre ellos: hombres y mujeres, colaboradores de la Autoridad.

En este período presentamos lo relacionado a los ingresos, gastos operativos, así como los aportes del Canal de Panamá al Tesoro Nacional. Es significativo el aumento en los ingresos, observando que el pago de salarios se ha mantenido estable lo que ha permitido así el aumento en tres componentes fundamentales:

- (a) La eficacia y eficiencia de la operación del Canal de Panamá.
- (b) Aumento en los gastos de mantenimiento. (Estructura misma del Canal como: compuertas, locomotoras, dragado, protección de la cuenca, entre otras)
- (c) Inversiones, y pagos al Tesoro Nacional.

**Cuadro N° 9. INGRESOS Y GASTOS DE OPERACIÓN DEL CANAL Y SUS  
APORTES AL GOBIERNO NACIONAL DEL AÑO 2000 AL 2005**  
(En millones de dólares 2005=100)

	<b>2000</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>
<b>Ingresos</b>						
Tránsito	763,0	746,8	812,1	922,8	1035,2	1162,3
Otros	69,9	63,8	52,5	61,7	72,8	100,2
<b>Total de Ingresos</b>	<b>832,9</b>	<b>809,8</b>	<b>864,6</b>	<b>984,5</b>	<b>1108,1</b>	<b>1262,5</b>
<b>Gastos</b>						
Gastos de operaciones	369,9	368,3	357,6	359,6	365,2	354,6
Salarios y Beneficios de los empleados, otros.	61,0	77,9	55,0	74,1	69,5	92,5
<b>Total de gastos de operación</b>	<b>430,9</b>	<b>446,2</b>	<b>412,6</b>	<b>433,8</b>	<b>434,7</b>	<b>447,1</b>
<b>Depreciación</b>	<b>54,9</b>	<b>55,9</b>	<b>56,9</b>	<b>58,4</b>	<b>61,5</b>	<b>65,9</b>
<b>Pagos directos al Estado</b>						
Pagos por toneladas neta	160,8	155,5	161,2	166,7	179,2	206,1
Servicios públicos	33,1	30,3	30,2	29,9	29,6	22,1
Excedentes Transferidos (Ley Orgánica, Art. 41)	58,3	34,6	119,5	127,9	198,8	316,8
<b>Total de pagos al Estado.....</b>	<b><u>252,3</u></b>	<b><u>220,4</u></b>	<b><u>310,9</u></b>	<b><u>324,5</u></b>	<b><u>407,6</u></b>	<b><u>545,1</u></b>
<b>Inversiones y Reservas</b>	<b>94,8</b>	<b>87,2</b>	<b>84,1</b>	<b>167,7</b>	<b>204,3</b>	<b>204,3</b>
<b>Total de Gastos</b>	<b>832,9</b>	<b>809,8</b>	<b>864,6</b>	<b>984,5</b>	<b>1108,1</b>	<b>1262,5</b>

**Fuente:** ACP. Información preparada por Intracorp- Asesores Estratégicos.

A través de esta tabla y el gráfico que presentamos a continuación; podemos observar que la contribución de las actividades canaleras al país analizadas a través del Sistema Económico del Canal (SEC) en estos primeros cinco años ha sido significativa.

Dichos beneficios, se espera, logren satisfacer las demandas de la población en cuanto a servicios públicos y mejoramiento de la calidad de vida. Nos quedaría crear una plataforma legal que permita percibir estos ingresos de manera más concreta y de esta forma satisfacer dichas necesidades, aunado al tema educativo, salud y empleo.

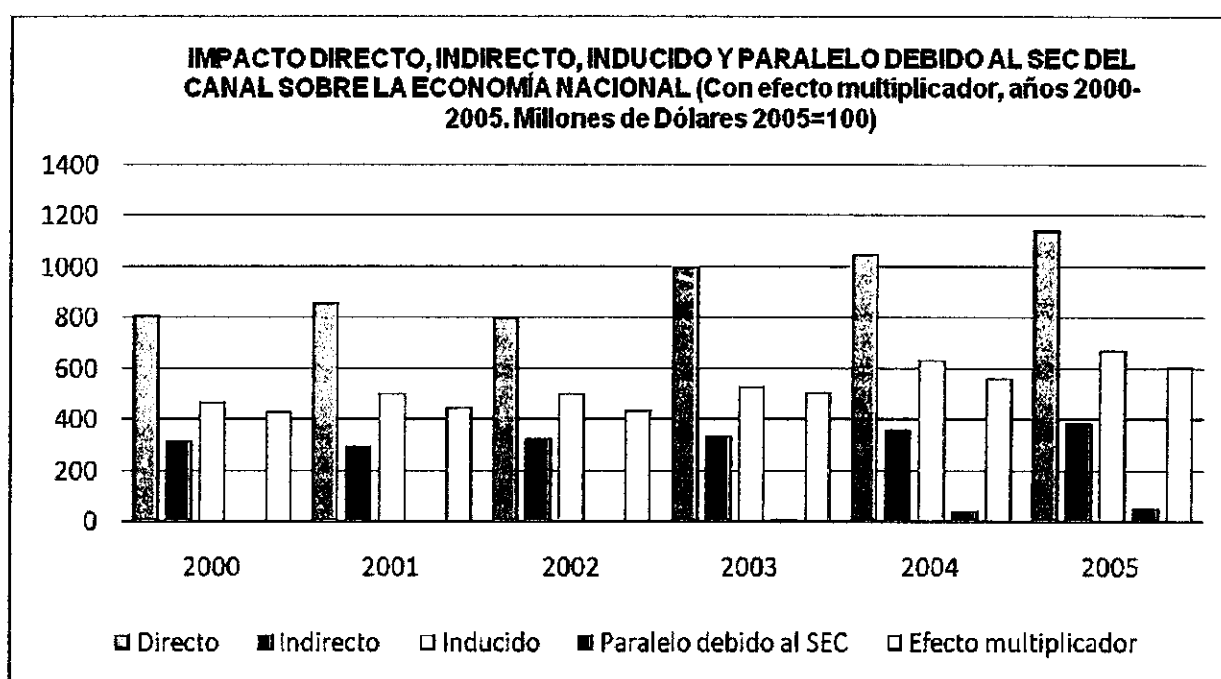
No obstante, sabemos que existen programas comunitarios como: PRODEC, creado mediante el Decreto Ley N° 1 de 9 de enero de 2006, compuesto entre otros recursos, por aportes del Tesoro Nacional, de cincuenta millones de balboas (B/. 50, 000,000.00) anuales provenientes de los excedentes de la Autoridad del Canal de Panamá.

En este programa se identifica, planifica y ejecutan proyectos de inversión en todo el país, para beneficiar a las comunidades de pobreza y pobreza extrema a través de proyectos de bajos montos económicos. Entre estos se destacan las infraestructuras viales como: reparación o mantenimiento de caminos, puentes y vados. En el tema educativo la construcción, rehabilitación y reparación de escuelas, de igual forma en los centros hospitalarios y de salud.

Por otro lado se han dado proyectos de aprovechamiento del recurso hídrico en cuanto a su saneamiento y mejoramiento del suministro de agua potable. También se desarrollan proyectos de equipamiento urbano como: la construcción, rehabilitación e instalaciones de tipo deportivo, parques, veredas,

paradas, electrificación rural, entre otras. Por otra parte también se cuenta con la red de oportunidades que es un proyecto de Estado conformado por diversas instituciones gubernamentales enfocadas a prestar sus servicios a los corregimientos de pobreza extrema del país, previamente identificados a través de estudios.

**Figura 20**



**Fuente inicial:** ACP con información preparada por Intracorp dentro del Estudio de Impacto Económico del Canal en Ámbito Nacional y la construcción de un modelo macro econométrico de equilibrio general. Para la estimación de los parámetros de dicho modelo, se utilizó la información de los boletines de "Cuentas Nacionales" de la Contraloría General de la República, publicada en año base 1982 y correspondiente al periodo de 1980-1999. Las cifras presentadas difieren del actual sistema utilizado por la Contraloría General de la República, cuyo año base es 1996 e introduce cambios metodológicos. El año base de los datos de Cuentas Nacionales utilizados en la construcción del modelo macroeconómico es 1982, el año anteriormente usado por la Contraloría General; con el nuevo sistema en última instancia.

**Fuente:** ACP. Información preparada por Intracorp- Asesores Estratégicos.

Observamos una contribución significativa al país, para el 2005. En las siguientes actividades:

- (a) Impacto directo del Canal por el orden de B/. 1,147, 2 millones, superando el año anterior por B/. 95,2 millones. Entiéndase el impacto directo desde la perspectiva de las operaciones mismas del Canal de Panamá.
- (b) El Impacto Indirecto se dio producto de los barcos en tránsito por B/.390 millones.
- (c) El Impacto Inducido es consecuencia de la actividad portuaria, el ferrocarril y ZLC (Zona Libre de Colón). Se registró un valor de B/.674, 3 millones.
- (d) El Efecto multiplicador fue de B/. 611,4 millones.

El total final en este renglón fue de: B/.2.876,7 millones. El Canal de Panamá, dio un pago de B/. 545,1 millones al Tesoro Nacional, en el año 2005. No obstante, también se suma lo relacionado al SEC, que representó: B/. 2.876,7 millones, que registró más de cinco veces aquella suma.

El efecto multiplicador del Canal de Panamá es significativo, gracias a las exportaciones del SEC, lo que constituye uno de los principales motores de la economía del país, por la gran gama de servicios ofrecidos en el ramo marítimo y del transporte del comercio internacional.



#### 2.4. Conglomerado del Canal: Importancia económica para Panamá.

Cuando nos referimos al Conglomerado del Canal de Panamá, éste se compone del Sistema Económico del Canal, es decir todas aquellas actividades económicas que se dan en la Región Interoceánica y que generan un impacto directo, indirecto, inducido o paralelo al ejercicio u operaciones canaleras, como principal componente.

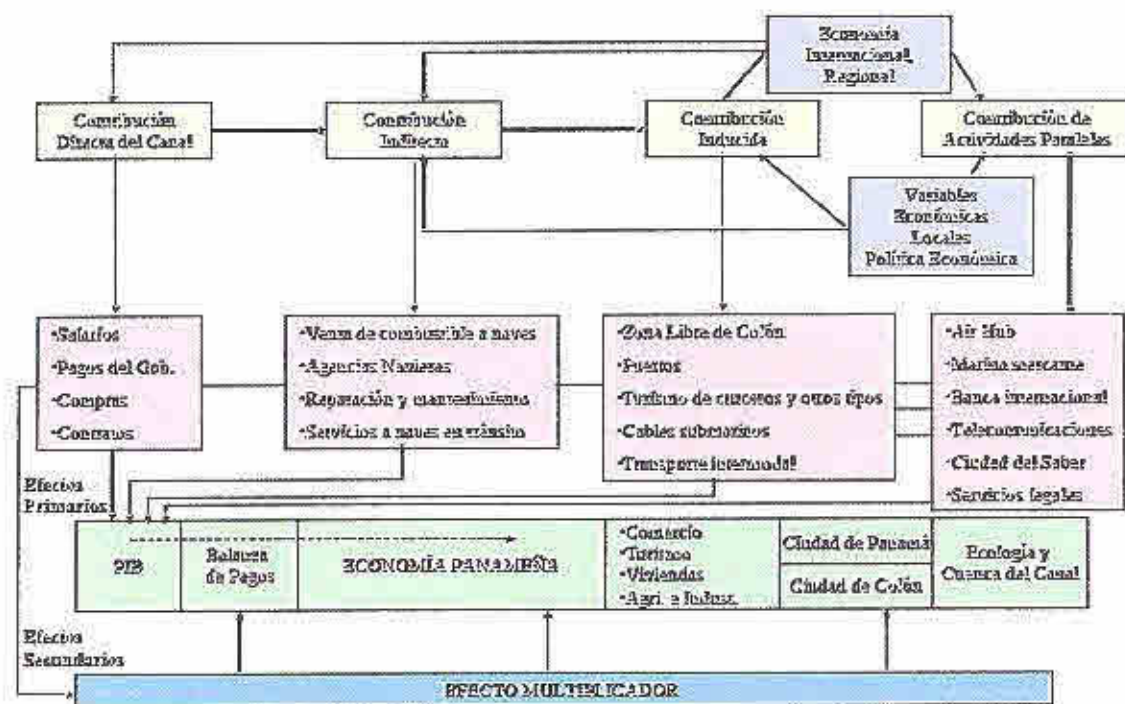
Las actividades paralelas, por ejemplo, son un componente importante porque las mismas auxilian o sirven de soporte al Canal desde el punto de vista de ese conglomerado, por el impacto que ofrecen en la exportación de servicios.

Además de ello, observamos toda una estructura de servicios desde el punto de vista de las telecomunicaciones, los servicios públicos, en lo jurídico-legal, económico, educativo y de capacitación, marina mercante, transporte, entre otros. La transferencia y reversión de tierras y bienes a la economía nacional desde finales de la década de 1970, hasta 1999, según lo estipulado en el Tratado Torrijos-Carter de 1977, constituye un logro sustancial para mejorar, y a la vez garantizar que las actividades canaleras y marítimas tengan una plataforma de infraestructuras para su desarrollo.

Este factor ha permitido la cristalización de planes para las concesiones e inversiones entre el Estado y personas naturales y jurídicas, no sólo de

nacionalidad panameña; sino también de extranjeros. Entre las actividades que se dan en las áreas revertidas adyacentes al Canal de Panamá, y que ya se están utilizando para proveer servicios o apoyo auxiliar al ejercicio canalero y a los mercados internacionales, por las interconexiones de las mismas, observamos: los puertos en ambas costas, dónde se ubica el Canal, la Zona Libre de Colón, astilleros, suministro de combustible, el ferrocarril y los servicios de logística. (Ver figura N° 21 sobre conglomerado del SEC del Canal de Panamá)

**Figura 21. Conglomerado del Sistema Económico Derivado de Operaciones del Canal de Panamá: Año 1950-1980-2000**



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá. ACP. Estudio del Impacto Económico del Canal en el Ámbito Nacional. Mayo de 2006. Resumen Ejecutivo, página 3.

### 3. La Economía Internacional y su impacto en el Canal de Panamá.

La Economía Internacional tiene un impacto fuerte en el Canal, toda vez que este garantiza el uso de la vía por la dinámica de las relaciones económicas entre países. Cada país está obligado a participar en la interrelación e intercambio de productos si dentro de sus aspiraciones esta crear una economía fuerte de constante aumento día tras día.

El desarrollo de esta dinámica del comercio y la economía internacional; garantiza un país estable y de crecimiento; al igual que los demás actores socioeconómicos.

Para el Canal de Panamá, el tema del Comercio Internacional, favorece algunos condicionantes muy importantes cuyas tendencias dentro de la economía internacional son garantía de que se den polos económicos fuertes, dinámicos y competitivos como: América del Norte, La Unión Europea y el Bloque Asiático. La presencia de estos ejes y particularmente el asiático se ha convertido en un desafío para el resto de los países.

Con respecto a este punto y tomando en cuenta los bloques económicos anteriormente mencionados, y el Canal de Panamá; podríamos decir que la crisis financiera internacional que actualmente se genera a nivel mundial, ha producido más bien la caída del 5 % en el tonelaje de carga que transita por éste, no obstante, se pronostica que este bajón no será superior a los casi 20,0

millones de toneladas CPSUAB\*, que totalizarían 294,1 millones de toneladas por debajo de las 302,1 millones del año fiscal 2007-2008.

Es importante señalar que este análisis se ha realizado a partir de una serie de indicadores o datos estadísticos de las variables relacionados a ingresos y egresos económicos, inversiones y movimiento naviero.

Estos registros están relacionados al descenso comercial de insumos de la actividad de la construcción y otros bienes adquiridos por uno de nuestros principales usuarios: Los Estados Unidos de América.

El director de Mercado de la Autoridad del Canal de Panamá, (ACP), Rodolfo Sabonge, manifestó en función de este tema lo siguiente:

***“...la proyección del ajuste a la baja estará sujeta a la forma en que Estados Unidos y los demás países afectados por la crisis financiera mundial reactiven sus respectivas economías. Sabonge había señalado en 2008, ante representantes de la industria marítima, que el colapso de grandes bancos y la crisis inmobiliaria en Estados Unidos tendrían efecto en el comercio marítimo y en el Canal de Panamá, que se mantiene como una empresa sólida, rentable y apegada a un plan de modernización y ampliación.”*** 23

Según, el administrador de la ACP, el Ingeniero Alberto Alemán Zubieta, en la Cumbre de Ministros: “Caminos de Prosperidad para las Américas”,

\* Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá.

23. Grupo Editorial Milenio. **CRISIS INTERNACIONAL GENERA CAÍDA DEL 5 % EN TONELAJE DE CARGA EN EL CANAL DE PANAMÁ.** En: [www.milenio.com](http://www.milenio.com), México 7 de marzo de 2009.

que se dio en Panamá a principios de diciembre de 2008, manifestó que: *“Muy a pesar de esta crisis económica global, se sigue manteniendo lo pactado con relación a la ampliación del Canal de Panamá.”* Y no solamente eso sino que dicha crisis no debe afectar el proyecto, toda vez que el Canal de Panamá siempre ha estado anuente a las recesiones y ha podido manejarse en ese sentido.

Es importante señalar que la confianza que tienen los inversionistas de las agencias multilaterales hacia el proyecto de ampliación es básica para el país, por la iniciativa misma de este ejercicio y su impacto socioeconómico presente y futuro.

La ampliación del actual canal de esclusas es un proyecto con proyección futura, de manera tal que se hace para atender al comercio internacional a largo plazo y en ese sentido se vislumbra en función de la realidad económica mundial actual y sus tendencias.

La demanda de tránsitos por el Canal y sus tendencias, ha favorecido el proyecto de ampliación que inició en el 2007. Además de ello, el entorno internacional en cuanto a la apertura comercial y su incremento, el desarrollo del turismo, la introducción de nuevas tecnologías de las comunicaciones, información y transporte, así como la conformación de bloques y mega bloques de integración, el ambiente bélico, los energéticos, los problemas relacionados al

Cambio Climático; entre muchos otros factores, es el ambiente en que se enfrenta el entorno mundial y por ende el Canal de Panamá.

Todo lo anterior y otros factores más, se han tomado en cuenta para el desarrollo de las políticas actuales y futuras del negocio del Canal.

#### 4. Demanda de tránsitos por el Canal de Panamá.

Para ilustrar este tema, consultamos la publicación de la Corporación La Prensa: Martes Financiero en su edición N° 567 de 10 de febrero de 2009; la cual destaca una serie de cifras del comercio marítimo internacional y el uso de la vía Interoceánica desde el 2006 y la realidad registrada en el 2008.

Según el informe *Review of Maritime Transport 2008* de la UNTAD, señala claramente que la crisis del comercio internacional, se ha visto desde mediados de ese año y primordialmente en una disminución de la demanda del transporte marítimo. Sin embargo, pese a ello, desde hace tiempo, el comercio marítimo redobló inversiones en el tema portuario, en la construcción de naves con mayor capacidad, la creación y utilización de nuevas rutas, para enfrentar ese crecimiento de carga que se estaba dando.

No obstante la actual situación de crisis cambió el panorama y se han tenido que reducir éstos proyectos, redefiniendo nuevos planes.

Según el ingeniero Rodolfo Sabonge, vicepresidente de la Oficina de Investigación y Análisis de Mercado de la Autoridad del Canal de Panamá (ACP), ya se tenían previstos estos acontecimientos como la desaceleración y su impacto económico en el tráfico marítimo por lo que la Autoridad del Canal, llevó a cabo una serie de ajustes a futuro. Esto lo vemos claramente en el siguiente cuadro sobre volumen de carga.

**Cuadro 10. VOLUMEN DE CARGA POR SEGMENTOS, EN MILLONES DE TONELADAS QUE PASA POR EL CANAL DE PANAMÁ AÑOS FISCALES 2006-2008**

EN MILLONES DE TONELADAS CP-2008			
Por segmento	2006	2007	2008
CARGA GENERAL	7,880,346	8,058,950	7,610,381
REFRIGERADA	17,007,873	17,645,549	17,738,538
GRANELEROS	58,949,310	50,067,347	50,713,518
TANQUEROS	33,006,815	39,594,607	42,994,441
CONTENEDORES	114,725,536	128,480,877	124,498,673
PORTAVEHÍCULOS	37,169,933	40,693,910	39,846,437
PASAJEROS	8,932,827	9,116,612	9,529,605
OTROS	20,165,341	19,288,588	16,709,980
<b>TOTAL</b>	<b>297,837,981</b>	<b>312,946,440</b>	<b>309,641,573</b>

\*CP/SUAB: Sistema Universal de Arqueo de Buques del Canal de Panamá.

Fuente: La Prensa: Martes Financiero en su edición N° 567 de 10 de febrero de 2009.

Evidentemente, la Autoridad ha tomado en cuenta la dinámica de la economía mundial, así también ha monitoreado el efecto que está teniendo la actual crisis en las empresas. Esta entidad, continúa en un permanente estudio y ajuste para que en el próximo año fiscal 2009, el Canal de Panamá mueva 290 millones de toneladas.

Sabonge nos dice que no todo lo que ocurre en la economía mundial es negativo al ejercicio canalero. Por ejemplo: La baja en los precios del crudo, ha sido favorable al Canal, ya que ha producido un aumento en el tráfico de buques graneleros, al igual que en otros segmentos, haciendo la ruta del Canal de Panamá más competitiva con respecto a otras en el Pacífico.

***“El que Estados Unidos haya reducido sus importaciones afecta más a las rutas que compiten con la del Canal de Panamá, es decir, la de la costa oeste de ese país. “Aquí todavía continúa el flujo de tránsito hacia los puertos de la costa este de Estados Unidos. Esa es una tendencia que se ha venido dando desde hace más de cinco años, por lo que la disminución en el flujo del comercio marítimo internacional no nos ha pegado igual que a otras rutas.”*** 24

La Autoridad del Canal, observa la crisis y analiza el tema en términos de largo plazo, para estar preparados para cuando la economía mundial manifieste los primeros signos de recuperación.

Actualmente en el país se están dando una serie de planes de inversiones como: la Ampliación del Canal, proyectos turísticos en Isla Viveros, en el *Causeway*, un centro de acopio y suministro de combustible, así como la ampliación de los puertos en espera que estos últimos puedan llegar al manejo de los 6 ó 7 millones de contenedores.

---

24. Novoa, Melissa. **INDUSTRIA MARÍTIMA SE ACOPLA A MAL TIEMPO.** En: La Prensa, suplemento: Martes Financiero en su edición N° 567 de 10 de febrero de 2009.



## **CUARTO CAPÍTULO.**

**La posición de Panamá y el canal, ante los nuevos retos  
hemisféricos y geoestratégicos mundiales en el siglo XXI.**

## 1. La Geografía Política, Geopolítica y Geoestrategia: Conceptos y definiciones.

Nuestro trabajo de investigación, plantea una serie de variables que son necesarios redefinir en esta temática, toda vez que nos permitirá, comprender el alcance de la Geografía desde el punto de vista político, estratégico, económico, cultural, entre otros aspectos; y su vinculación en el aprovechamiento de los recursos naturales como bienes fundamentales para la generación de riquezas a partir de la producción y sus nexos con las relaciones de poder.

La Geografía como ciencia ha logrado intervenir en el análisis del espacio regional desde su origen y evolución y de esta manera logra reorientar dicha evolución a través del ordenamiento del territorio. Sabemos que la intervención humana en este espacio ha sido devastadora, pero aún así contamos con voces preocupadas en la conservación, mejoramiento y administración óptima y sostenible de los recursos naturales.

Por otro lado, la diversidad de ramas en las que se ha especializado la ciencia geográfica, ha facilitado los estudios de fenómenos físicos y humanos en la superficie terrestre como objeto de estudio en la relación: Medio- seres humanos – desarrollo.

Esta amplitud de conocimientos de esta ciencia ha impuesto posiciones, tendencias, teorías y leyes, entre otras acciones que fundamentan la realidad del espacio geográfico en que viven los seres humanos en asocio con la naturaleza.

Entre estas ramas de la Geografía, que se relacionan con el tema que nos ocupa tenemos:

(a) Geografía Política:

Es la rama de la Geografía Humana, que analiza las consecuencias de los diferentes acontecimientos políticos en el mundo, de como el medio físico geográfico influye en la evolución política, en cuanto a su elemento fundamental: en el análisis de las relaciones de poder, las cuales se modifican por diversos factores.

En esencia la Geografía Política se interesa por el estudio de las interrelaciones entre lo político y lo espacial, el poder y sus relaciones, con las organizaciones territoriales resultantes.

(b) Geopolítica:

Podríamos decir que la Geopolítica, designa la influencia determinante del ambiente (características geográficas, fuerzas sociales y culturales y recursos económicos) en la política de un Estado, así como por extensión, su estudio.

El término expresa un significado que obedece en principio a la contienda entre grandes bloques de poder en sus aspiraciones por el dominio y control de recursos o

espacios geográficos importantes, como: puertos, canales, estrechos, sistemas fluviales, u otras fuentes de riqueza e influencia.

Estos elementos han sido en principio los responsables de enfrentamientos en el devenir histórico de la humanidad. Los recursos naturales y su dominio han sido la fuerza dirigente en la política mundial y especialmente en su conflicto a través de los siglos.

(c) Geoestrategia:

Subcampo de la Geopolítica que analiza y relaciona los objetivos geográficos desde una perspectiva política, obedeciendo básicamente a los problemas estratégicos militares de los Estados, así como los factores geofísicos que influyen, limitan o favorecen dichos objetivos.

En ese sentido en la geoestrategia; los Estados, tratan de buscar alternativas para el control y aprovechamiento de sus recursos en beneficio de la seguridad local, nacional o regional en caso de conflictos.

Es importante señalar que en estas ideas las concepciones geográficas de la visión política de los Estados son fundamentales.

La Geografía Política, la Geopolítica y la Geoestrategia, constituyen como disciplinas, para las dos primeras y para la segunda conocimientos que aportan a la comprensión y análisis de los territorios, sus pueblos y las relaciones de poder; el logro, el entendimiento, comprensión y explicación del orden mundial.

## 2. La Agenda Hemisférica: Concepto.

La Agenda Hemisférica para las Américas es una iniciativa de los procesos que viene llevando a cabo la Cumbre de Las Américas, la primera de ellas celebrada en la Ciudad de Panamá en el año de 1956.

Las cumbres presidenciales del hemisferio; corresponden a una serie de reuniones institucionalizadas al más alto nivel gubernamental en la toma de decisiones en el continente, cuyo propósito es el de discutir una serie de temas muy comunes en la comunidad internacional con el objetivo de buscar las soluciones a problemas en el ámbito económico, social, militar y / o político, entre otros.

El proceso involucra además una serie de acciones en lo político y en lo económico en la cual se dictan temas relacionados a las negociaciones internacionales multilaterales.

En lo institucional un grupo de organismos lleva a cabo mecanismos para el proceso en la toma de decisiones, implementación y seguimiento.

### 2.1. Antecedentes

Esta iniciativa de carácter hemisférico, se inició en Panamá, como hemos anotado; específicamente en julio de 1956. En la misma se reunieron 19 líderes de distintos países con el concurso de la Organización de Estados Americanos (OEA), con el propósito de fortalecer sus principios, objetivos y metas.

No obstante es importante señalar que dentro de esta primera cumbre los representantes reunidos en aquel entonces se enfocaron en lo siguiente:

- (a) El establecimiento de comités para estudiar los problemas críticos en el Hemisferio.
- (b) La adopción de la llamada Declaración de Panamá, en la que se instaba el esfuerzo cooperativo en la promoción de la libertad humana y el aumento del nivel de vida.
- (c) El establecimiento de bases para la creación del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y lo relacionado al programa de Alianza para el Progreso.

En la segunda Cumbre que se celebró en la ciudad uruguaya de Punta del Este, en abril de 1967, también con la presencia de la misma cantidad de líderes, así como un representante de la isla caribeña de Haití, se fortalecieron los acuerdos de la reunión anterior, pero principalmente los temas relacionados a la Alianza para el Progreso, iniciativa ésta del presidente norteamericano John Fitzgerald Kennedy; en la que se promovió además el desarrollo y las relaciones pacíficas entre los Estados del continente.

En ese entonces, como consecuencia de las situaciones geopolíticas que se vivía en el continente los líderes estaban motivados por encontrar soluciones y estabilidad en sus naciones.

La Conferencia dio origen a la Declaración de los Presidentes de América, en la que firmaron 19 dignatarios de 20 países participantes. En esta segunda

reunión de Jefes de Estado, se establecieron un sinnúmero de objetivos como: La creación del Mercado Común para América Latina, la cooperación multilateral en materia de desarrollo para infraestructuras, en la actividad agrícola, el control de armas y educación.

Para 1967 no se logra una visión en cuanto al comercio libre hacia el sur de los Estados Unidos de Norteamérica en el Hemisferio, y el plan no se desarrolló en su totalidad.

Posteriormente, el fin de la Guerra Fría, un ambiente de consenso, así como una nueva era de entendimiento, fue el escenario favorable para que 27 años después se diera otra reunión, pese a que los pueblos del continente seguían enfrentándose a problemas socioeconómicos, políticos y ambientales, importantes. Los problemas evidentemente eran más concretos que ideológicos.

En la ciudad de Miami, Florida, del el 9 al 11 de diciembre de 1994, se establecen nuevos procesos con relación a la reorganización de las relaciones internacionales del continente, adaptando el discurso a la realidad histórica del momento.

En ella se redactó una Declaración de Principios y un Plan de Acción que fueron firmadas por los 34 Jefes de Estado y de Gobierno participantes. Se destaca en ésta que incluyó a Canadá y las islas Estados del Caribe.

Entre los temas estaban: la economía de mercado, la cooperación en materia política de integración a nivel de todo el Hemisferio, desde Canadá hasta Argentina, fue un encuentro sin precedentes.

En esta reunión se establecen como propósito reunirse de manera periódica para redefinir los temas básicos de la denominada Nueva Agenda Hemisférica.

Se institucionaliza dicho encuentro bajo el concepto de: un "*proceso de cumbres*", donde se acuerdan acciones colectivas en la teoría y práctica del ejercicio del poder y las relaciones hemisféricas.

La institucionalización de dichas cumbres favorece los lineamientos en numerosos temas de la agenda, puesto que las anteriores había estado ausente esta figura y las mismas eran organizadas ad hoc.

## 2.2. Objetivos, prioridades y metas de las Cumbres de las Américas.

### 2.2.1. Cumbres de las Américas, Miami 1994:

En esta cumbre, se estableció un pacto para el desarrollo y la prosperidad, la cual se basa en la preservación y fortalecimiento de la democracia en las Américas.

- (a) Expandir la prosperidad a través de la integración económica y el libre comercio.
- (b) Erradicar la pobreza y la discriminación en el Hemisferio.
- (c) Garantizar el desarrollo sostenible para la protección del medio.



El plan de Acción de la Cumbre de Miami (1994), contenía una serie de prioridades con su correspondiente país o países responsables. (Ver cuadro N° 11)

**Cuadro N° 11. Plan de Acción de Miami, 1994.**

<b>INICIATIVAS</b>	<b>COORDINADORES</b>
1. Fortalecimiento de la democracia	Brasil, Canadá, Perú
2. Derechos Humanos	Brasil, Canadá, Perú
3. Fortalecimiento de la sociedad	Jamaica, Uruguay
4. Valores culturales	Costa Rica
5. Corrupción	Venezuela, Honduras
6. Narcotráfico	Estados Unidos, Argentina, Bolivia, Colombia
7. Terrorismo	Argentina, Perú
8. Confianza mutua	Chile, Argentina, Costa Rica
9. Libre Comercio	Ministros de Comercio
10. Mercados Capitales	Estados Unidos, Barbados
11. Infraestructura Hemisférica	BID, Argentina
12. Cooperación energética	Estados Unidos, Venezuela
13. Telecomunicaciones	Chile
14. Ciencia y Tecnología	Colombia, Brasil, Uruguay
15. Turismo	Uruguay, Brasil
16. Educación	México, Argentina, Chile
17. Salud	OPS, Argentina, Chile
18. Mujeres	Nicaragua, Argentina, Chile
19. Microempresa	BID, Argentina, Chile
20. Cascos Blancos	Argentina
21. Uso sustentable de la energía	Estados Unidos, Venezuela, Nicaragua, Perú, Ecuador
22. Biodiversidad	Nicaragua, Ecuador, Perú
23. Prevención de la contaminación	Ecuador, Nicaragua, Perú

**Fuente:** Secretaría de Cumbres de las Américas, Washington, DC. Organización de Estados Americanos (OEA), 2006.

### 2.2.2. Segunda Cumbre de las Américas, Santiago de Chile, abril de 1998:

Se le dio mayor interés a las políticas sociales y a otros asuntos esenciales de la Agenda Interamericana. El documento oficial de esta cumbre se le conoce como: La Declaración y el Plan de Acción de Santiago el mismo contiene, más de veinte iniciativas o planes de acciones que son el reflejo de las preocupaciones de los diferentes países de América. Es importante señalar que dichas inquietudes son en esencia, temas particulares en la problemática sociopolítica y económica del continente.

Entre los temas están: la educación, como tema principal de la Cumbre, la preservación y fortalecimiento de la democracia, la integración económica, el libre comercio, la erradicación de la pobreza y la discriminación.

### 2.2.3. Tercera Cumbre de Las Américas. Quebec, Canadá abril de 2001.

Uno de los acuerdos más importantes en esta cumbre fue con respecto a la vulnerabilidad de los sistemas democráticos del continente, así como el pleno respeto a los derechos humanos y las libertades fundamentales. Se reafirmaron los compromisos de mantener la paz y seguridad a través de la utilización eficaz de los medios hemisféricos e instrumentos previstos para la solución pacífica de las controversias.

Se reiteró el compromiso de combatir las nuevas amenazas multidimensionales a la seguridad de nuestras sociedades. Entre estas amenazas destacan: el flagelo mundial de las drogas y sus delitos conexos, el tráfico de las armas, el crimen organizado, y la violencia social.

Se reconoce la corrupción como un mecanismo que menoscaba los valores democráticos básicos. La misma representa un desafío a la estabilidad política, al crecimiento económico y amenaza los intereses vitales de nuestro hemisferio.

En materia de salud, se reconoce que el VIH/SIDA, es otra grave amenaza a la seguridad de nuestra población. Según este cónclave, hay que estar unidos en la determinación de adoptar estrategias multisectoriales, para mejorar nuestra cooperación y el combate de esta enfermedad y sus consecuencias.

Los Estados participantes adoptan el compromiso de crear programas para la reducción de la pobreza y la inequidad. Elevar los niveles de vida y promover el desarrollo sostenible, asegurando que las actividades económicas contribuyan al desarrollo de nuestras sociedades.

Se buscarán las alternativas para que a través de los Ministros de Estado se aseguren las negociaciones del Acuerdo ALCA, para que la misma concluya a más tardar, en enero de 2005. Según los acuerdos de la Cumbre de Quebec, la firma del ALCA; será un elemento clave para generar el crecimiento económico y la prosperidad en el Hemisferio.

Se fortalecerá la protección del ambiente y el uso sostenible de los recursos naturales, así como la generación de energías renovables. En ese sentido se asegurará un equilibrio entre el desarrollo económico, social y la protección del medio.

En materia laboral, se promueve el cumplimiento de las normas fundamentales del trabajo reconocidas internacionalmente e incorporadas en la Declaración de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo y su Seguimiento, adoptada en 1998.

Acoger los objetivos internacionales de desarrollo, para la reducción en un 50% para el año 2015 de la proporción de las personas que viven en condiciones de pobreza extrema. Esto se logrará a partir de programas para mejorar la agricultura y la vida rural en la promoción de la agro-industria y el fomento del desarrollo integral.

Fortalecer la cooperación hemisférica y las capacidades nacionales para desarrollar un enfoque más integrado en el manejo de desastres naturales en la implementación de políticas que mejoren la capacidad de prevenir, mitigar y atención de sus consecuencias.

En materia social se han acordado una serie de medidas políticas para mejorar el acceso a una educación de calidad. Al igual que en salud, se reafirma el acceso equitativo a la atención médica y sus servicios conexos.

También la protección de los derechos humanos y las libertades fundamentales de todos y todas, incluyendo aquellos en situación de vulnerabilidad o marginalidad, los discapacitados y adultos mayores. En esta reunión se tomarán en cuenta los resultados de los Cónclaves de pueblos Indígenas de las Américas celebrados en Guatemala y Ottawa Canadá, respectivamente.

#### 2.2.4. Cuarta Cumbre de las Américas: Declaración de Mar del Plata. Argentina, 5 de noviembre de 2005

Esta Cuarta Cumbre de Jefes de Estados del Continente, estuvo dirigido a la creación y promoción de trabajo digno para enfrentar la pobreza y así fortalecer la gobernabilidad con democracia.

Por otra parte, se impulsará el bienestar socioeconómico, para el aumento de los niveles de vida del hemisferio, la reducción y eliminación del hambre, la creación de fuentes de empleo y la promoción del espíritu emprendedor.

Se reafirman los compromisos pactados y desarrollados en otras cumbres y reuniones en materia socioeconómica, ambiental a nivel mundial. Es importante señalar que con esta Declaración y el Plan de Acción anexo, los Jefes de Estado y de Gobierno del Hemisferio reafirman el papel fundamental que se otorga a la creación y promoción de trabajo decente, para enfrentar la pobreza, dignificar la

vida de nuestros pueblos como un instrumento eficaz de interacción social y el fortalecimiento de la gobernabilidad democrática.

En esta temática, con esta declaración se identifican una serie de metas, las cuales deberán enfrentar los países del continente americano. Entre las mismas están:

***“La necesidad de abolir el trabajo infantil, proteger a los trabajadores migrantes del abuso de los derechos humanos, combatir la discriminación basada en el género y el racismo, y ofrecer oportunidades de educación y capacitación.”*** <sup>25</sup>.

La V Cumbre de las Américas cuyo lema será: **“Asegurar el Futuro de nuestros Ciudadanos Promoviendo la prosperidad Humana, la Seguridad Energética y la Sostenibilidad Ambiental”**, se llevará a cabo en la ciudad de Puerto España, Trinidad y Tobago, del 17 al 19 de abril de 2009.

Tomando en cuenta la opinión de expertos en la materia y voces oficiales donde se llevará a cabo dicho cónclave; la importancia de esta V Cumbre de las Américas será vital para la articulación de medidas que tengan el firme propósito de hacerle frente a la crisis financiera internacional que sacude a la región. Al encontrarse las economías más poderosas debilitadas, como consecuencia de la crisis, podrían empeorar la situación de nuestros países o exponernos a otras nuevas.

25. Organización de Estados Americanos. **Temas Prioritarios de la OEA.**

En: Departamento de Comunicaciones e Imagen Institucional. El proceso de Cumbres de las Américas, junio de 2006.

[http://www.oas.org/key\\_issues/spa/KeyIssue\\_Detail.asp?kis\\_sec=3](http://www.oas.org/key_issues/spa/KeyIssue_Detail.asp?kis_sec=3)

Resulta importante que los acuerdos que se alcancen en esta V Cumbre de Las Américas, se pongan en práctica. Entre dichos acuerdos tenemos:

- (a) La promoción de una educación y salud de calidad.
- (b) La innovación e inversión para crear puestos de trabajos dignos.
- (c) La disminución progresiva de la violencia, los actos delictivos en sus variadas modalidades, los ataques y amenazas terroristas, así como el tráfico ilegal de armas y de drogas.
- (d) En materia ambiental se espera la promoción de la sostenibilidad ambiental, para minimizar los efectos del cambio climático y los desastres naturales.

Como vemos si hacemos un análisis de estos temas desde el inicio de las primeras cumbres y a los acuerdos a que se han llegado, el panorama de discusión se ha mantenido y el denominador común es la educación y el combate de la pobreza.

Ello nos lleva a una sola conclusión y es que la educación es el elemento clave para el logro de estos objetivos hemisféricos, entonces no nos queda más que fortalecerla, para lograr los cambios por lo menos a corto y mediano plazo; y de la misma manera a futuro.

### 3. El tema de la seguridad, la economía y el entorno hemisférico.

En el marco histórico de la Segunda Guerra Mundial (1939-1945), su desenlace concitó una serie de opiniones con respecto a la seguridad, producto de la utilización y empleo de la bomba atómica en las ciudades japonesas de Hiroshima y Nagasaki y sus posteriores repercusiones.

Para América latina, en ese marco de conflictos, la firma del Tratado de Asistencia Legal Mutua, (TIAR), constituyó un instrumento importantísimo en materia de seguridad. Podríamos calificarlo hoy día, como uno de los antecedentes más inmediatos a los acuerdos de seguridad en el hemisferio, destinado a la prevención y represión de amenazas y actos de agresión contra cualquiera de los países de continente americano.

Además de ello, con este instrumento se lograba mejorar los procedimientos para la solución pacífica de las controversias entre los Estados americanos; y por ende el de las amenazas exteriores.

No obstante, según opiniones encontradas, ni este mecanismo ni la posterior creación de la OEA, lograron solventar los problemas internacionales y/o geopolíticos, que venían dándose en el continente americano desde el siglo XIX, por lo tanto, para muchos internacionalistas ha resultado una falacia.



Claro está que los cambios que ha experimentado el mundo en cuanto a lo económico, social, político, tecnológico, cultural, entre otros; en medio siglo de existencia tanto del TIAR, como de la OEA, han sido enormes y los mismos deberán estar adecuándose a esta evolución.

Ejemplo de ello, tenemos una serie de vínculos en todos los órdenes del quehacer humano; que traspasan las fronteras, entre grupos de distinta naturaleza, producto del avance de las telecomunicaciones virtuales. Es un fenómeno nuevo que ha abierto todo un campo de estudio y que tiene un impacto en la geopolítica mundial y las relaciones internacionales de poder entre los Estados.

La participación de ciertos organismos como la OEA, ONU, Los Estados Unidos como país; en la discusión de la Agenda Hemisférica, en todos sus ámbitos: económico, político, social, en materia de seguridad, entre otras; plantea para la región y para los países, debido a las crecientes presiones internacionales de sus acuerdos, diferentes reacciones en cuanto a los niveles de descontento interno, aunados además de la influencia de los factores que impulsan la globalización.

Es un problema muy complejo que hay que analizar en diferentes vías y dimensiones. Esta concepción es un ingrediente básico en el entendimiento de nuestros pueblos, en su mayoría vulnerables los que genera un debilitamiento

del Estado ante esta sociedad que más bien demanda una mayor protección por su parte.

En ese sentido tenemos lo siguiente con respecto a la heterogeneidad de opiniones y acercamientos que se tienen del tema de la seguridad en la región:

***“La diversa perspectiva con la que los países del área miran la cooperación en estas materias, aún impide una reestructuración concertada de la seguridad hemisférica, dada la inexistencia de un concepto de seguridad más riguroso en lo político y en lo institucional, que permita establecer una diferenciación efectiva entre lo tradicional y lo nuevo en el sistema interamericano.”*** 26

Por otro lado, como ya hemos señalado, numerosos entendidos de la materia, plantean que quizás la intervención de estos instrumentos y organismos como la OEA y propiamente Los Estados Unidos, limitan la capacidad de las naciones y sus respuestas. Plantean, más bien que la seguridad hemisférica se debe reorientar en el contexto regional, toda vez que una nueva institucionalidad de seguridad y defensa debe dar respuesta a procesos propios de cada país como: las crisis políticas, y su extensión a nivel de la región, el impacto por los desequilibrios en materia económica, entre otros aspectos.

Históricamente, la intervención y participación de la política estadounidense en la institucionalidad regional al sur del hemisferio, en lo que éste ha

---

26. Celi, Pablo. **¿La Seguridad Hemisférica: Un Sistema en Crisis o en Ciernes?** En: Red de Seguridad y Defensa en América Latina. Presentado en el Seminario Internacional Procesos de Cumbres: Gobernabilidad, Seguridad y participación de las OSC's, FLACSO-Chile, marzo de 2004. <http://www.resdal.org/Archivo/d0000249.htm>

denominado: su "*Patio Trasero*", ha sido la nota característica. Ello ha sido posible, a través de diversos instrumentos bilaterales de cooperación en lo político- militar, configurando toda una red de alianzas incorporándolas a las perspectivas de seguridad de los diferentes países del hemisferio, en donde indudablemente van a prevalecer los objetivos hegemónicos de Los Estados Unidos.

Esto lo observamos claramente luego de los ataques terroristas del 11 de septiembre de 2001, en el World Trade Center de la ciudad de New York, en que su reacción como nación en riesgo, traslada ese cometido en la movilización de recursos, conjuntamente con otros países aliados; en la protección de su seguridad nacional, agravando la condición de cooperación ya planteada en el hemisferio, dando lugar así a una nueva Agenda Hemisférica.

Aunque es necesario aclarar que esta situación se viene dando desde hace ya dos décadas atrás; con los Documentos de Santa Fe de los años ochenta y no son necesariamente consecuencia de los sucesos antes mencionados.

Para ilustrar mejor, en la actualidad recordemos los planes hegemónicos constatados en: documentos estratégicos esenciales que ha producido la Política Exterior del Gobierno norteamericano y que se encuentran en plena ejecución:

- (a) La Santa Fe IV, una especie de análisis de las debilidades, fortalezas, oportunidades y amenazas para la seguridad de Los Estados Unidos.

- (b) Proyecto para la creación de un Área de Libre Comercio en las Américas, conocido por sus siglas ALCA.
- (c) El Plan Colombia, ampliado a la Región Andina para abarcar los países del sur del Ecuador americano.

Al tener una región desarticulada en estos temas y sobre todo a los procesos globales en materia de seguridad, difícilmente se podrá encontrar cohesión, porque los Estados al manifestar prácticas aisladas y no de maneras colectivas y efectivas e influenciadas por macro políticas foráneas no lograrán una seguridad localizada a nivel de región.

### 3.1. Efectos de la Agenda hemisférica, en materia de transporte la posición del país y el Canal de Panamá.

Actualmente nuestro país, Panamá, se encuentra desarrollando uno de sus proyectos más importantes como lo es: la Ampliación del Canal. Pero la misma es parte del denominado Plan Maestro, que se viene desarrollando desde finales de la última década de 1990 del siglo XX, con los objetivos de modernizar y mejorar la vía acuática. Entre estos planes se encuentran:

- (a) La profundización, ensanche y enderezamiento de ciertas partes del cauce, específicamente el Corte Gaillard o Culebra.
- (b) Reparación y adquisición de nuevos remolcadores y locomotoras.

- (c) Modernización de las maquinarias de las esclusas y sus controles.
- (d) La rehabilitación de los rieles de remolque, así como la actualización del sistema informático y la red de telecomunicaciones.

Aunado a estos procesos de modernización la ampliación deberá fortalecer la competitividad del Canal; así como su capacidad, cuando la misma alcance su máxima capacidad sostenible. Este incremento se traduce a su vez en la capacidad que tenga el Canal de atender el tráfico marítimo y la demanda de los servicios, por ello, la ampliación hará del Canal de Panamá un componente eficaz y productivo al país, garantizando que el centro de enlace hemisférico de transporte, trasbordo y logística de las Américas sea un hecho.

#### 3.1.1. La iniciativa del transporte y el Canal de Panamá.

Desde los inicios de la última década del siglo XX, específicamente en el cónclave hemisférico de la Cumbre de las Américas de 1994, en la ciudad estadounidense de Miami, Florida, ya se vienen promoviendo elementos importantísimos como parte de la plataforma de servicios para la ejecución del Área de Libre Comercio de las Américas.

En este cónclave de Jefes de Estado se definió a través de un plan de acción que el transporte, las telecomunicaciones y la generación de energía son temas puntuales para la estructuración de la integración económica y el libre comercio. En ese sentido tenemos lo siguiente:

***“A fin de avanzar en la integración económica y el libre comercio, crearemos una infraestructura hemisférica con la cooperación y el financiamiento del sector privado y de las instituciones financieras internacionales. Este proceso, que requiere de un esfuerzo de cooperación en áreas tales como telecomunicaciones, energía y transporte, permitirá el movimiento eficiente de bienes, servicios, capital, información y tecnología, que son la base de la prosperidad.”*** <sup>27</sup>

Esta declaración, generó una serie de acciones en el tema del transporte y como antesala a la segunda Cumbre de las Américas en la ciudad de Santiago de Chile de 1998; se establece una Segunda Cumbre Hemisférica de Transportes en ésta misma ciudad para el mes de abril de 1996.

En dicha cumbre, específicamente para el tema de transporte se abordaron los temas de seguridad, viabilidad financiera y compatibilidad ambiental en materia de transporte en la cual se adoptó la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental, para la promoción y desarrollo de infraestructuras de transporte viables.

En la segunda Cumbre de las Américas de 1998 en la ciudad de Santiago de Chile, el Plan de Acción contemplaba en materia de transporte la promoción y el desarrollo de sistemas y servicios de transporte orientados al mercado. Los mismos deberían ser integrados, financieramente viables, y ecológicamente sostenibles.

<sup>27</sup>. Área de Libre Comercio de Las Américas. **Declaración de Principios: Pacto para el Desarrollo y la Prosperidad: Democracia, Libre Comercio y Desarrollo Sostenible en las Américas.** En: Primera Cumbre de las Américas del 9 al 11 de diciembre de 1994.

Dicho cónclave comprometió además a los organismos internacionales vinculados a las diferentes modalidades del transporte, tales como: el terrestre, el aéreo y marítimo, en el desarrollo de un plan para el alcance de un alto nivel de seguridad en sus sistemas; así también con las mejoras de la infraestructura y el aumento de la protección ambiental.

En cuanto a este último punto: el ambiental, el programa abordaría el tema del transporte marítimo y aéreo de desechos nucleares y /o peligrosos, y en las que se coordinaría con las organizaciones internacionales para fortalecer y desarrollar las normas que regulan el transporte seguro de dicha mercancía.

Se espera además que esto ayude al establecimiento de las prioridades y políticas del transporte regional, en la armonización de normas, la obtención de recursos y el intercambio tecnológico, entre otros asuntos.

Lo cierto es que luego de estos dictámenes a nivel de esta Segunda Cumbre Hemisférica de Transportes de abril de 1996, en Santiago de Chile, y la Segunda Cumbre de las Américas de 1998 surge una reunión en New Orleans, Estados Unidos que redefinen dichos acuerdos a través de la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO), para diciembre de éste último año.

En dicha iniciativa, se acuerdan una serie de áreas de acción prioritarias, entre las que se destaca la prioridad 1 de la CEPAL, para integrar a nivel regional los sistemas de transporte, tomando en cuenta sus ejes continentales, la coordinación institucional de naciones y el desarrollo de redes de transporte.

Se establece la importancia de los puertos como ejes concretos de comunicación intermodal.

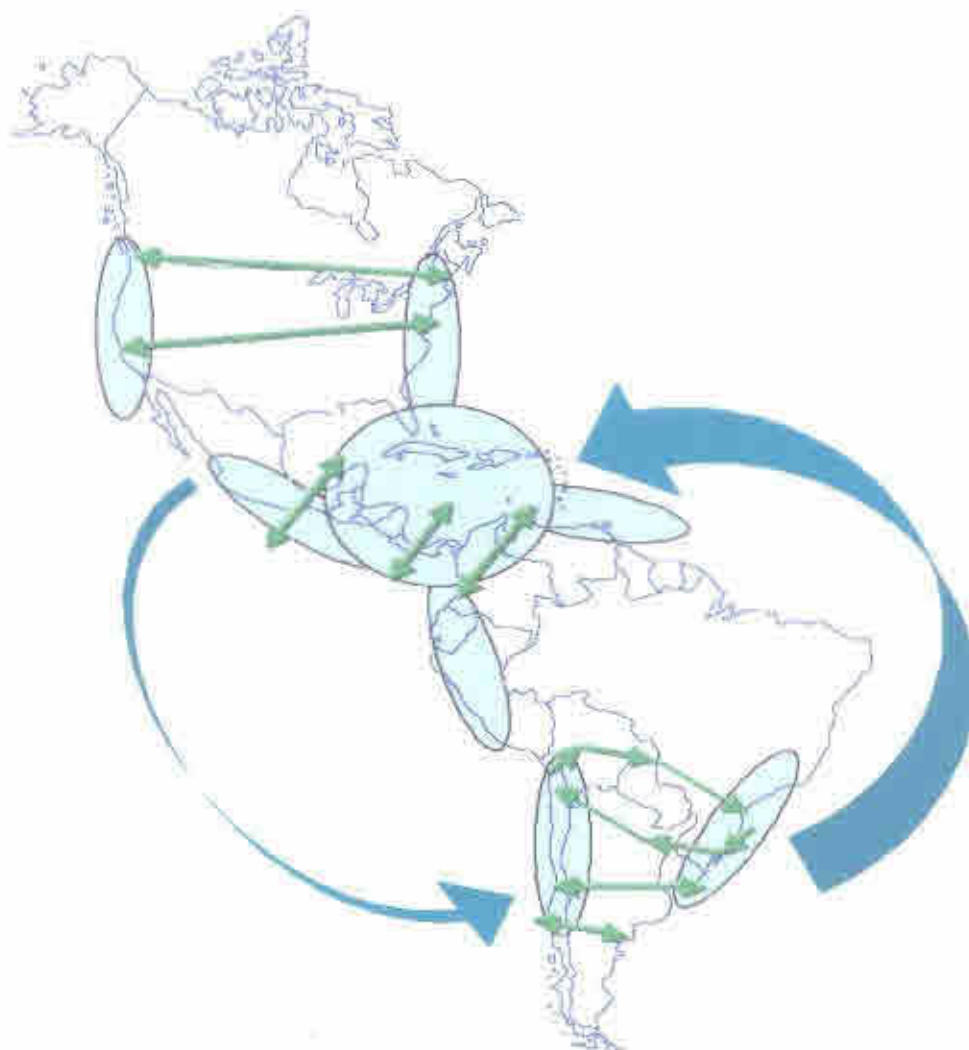
Además de lo anterior se propone la identificación de redes de transporte como: Corredores marítimos del Atlántico y el Pacífico, una plataforma de acopio y distribución en la cuenca del Caribe y Panamá, sistemas fluviales y terrestres de carácter interno, tales como los corredores transversales de integración o puentes terrestres en operación o en proyecto. (Ver figura N° 22)

Para cada uno de estos corredores, ya definidos se tendría, según los acuerdos, que atender los nodos de conexión como: puertos, terminales interiores de carga y pasos fronterizos, enlaces entre regiones de carácter comercial, de servicios e infraestructuras de transporte.

El reto de las 7 siguientes áreas prioritarias atenderán los temas relacionados a estadísticas en el transporte, el relacionado a los desastres naturales y la capacidad de respuestas en estos temas, en lo económico y la financiación de la infraestructura del transporte, la capacitación sobre todo en lo relacionado a administración y manejo portuario y transferencia de tecnologías en transporte, entre otros.



**Figura N° 22. PERFIL DE SISTEMAS REGIONALES DE TRANSPORTE EN LAS AMERICAS SEGÚN ITHO 1998**



Fuente: CEPAL - NACIONES UNIDAS. RESUMEN EJECUTIVO DEL PERFIL DE SISTEMAS REGIONALES DE TRANSPORTE EN LAS AMERICAS, 10 de diciembre de 1998. Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental - ITHO

Al analizar la figura N° 22, observamos que en definitiva existen una serie de corredores terrestres que en principio podrían haber sido una competencia para el Canal de Panamá, toda vez que éste no hubiese logrado el proyecto de modernización a partir de la ampliación de sus esclusas; y eso lo podemos constatar con el interés de los proyectos de modernización portuaria en el

hemisferio, así como las serias intenciones en algunos países centroamericanos y de Suramérica para construir canales secos y/u otras alternativas de transporte.

Es un hecho que pese a la ampliación del Canal de Panamá el tema continúa en la agenda de varios países centroamericanos, no obstante, debemos ampliar nuestros horizontes y observar el comportamiento internacional del comercio y de que manera Panamá debe diversificar su componente marítimo y sacarle la mayor ventaja y oportunidades; garantizando otras opciones en cuanto a la exportación de productos y servicios, pero también fortaleciendo su economía local en el sector primario y secundario.

Para ello, sabemos que la Autoridad del Canal de Panamá, (ACP); es la institución rectora que lleva a cabo las normas para la organización, funcionamiento y modernización del Canal, con el objeto de hacerla una empresa del Estado, eficiente y rentable, pilar del desarrollo humano y socioeconómico del país e integrada a la estrategia marítima mundial.

Este hecho se cristaliza a partir de la responsabilidad que tiene la misma con respecto a la respuesta que brinda en materia económica al país y que la Ley N° 19 Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá del 11 de junio de 1997, por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá y que en su Capítulo III, sobre: Patrimonio, Finanzas y Fiscalización en la Sección Segunda, relacionada a los Pagos al Tesoro Nacional así; lo establece:

***“Artículo 39. La Autoridad pagará anualmente al tesoro nacional derechos por tonelada neta, o su equivalente, cobrados a las naves sujetas al pago de peajes que transiten por el canal. Estos derechos, así como los otros que le corresponda pagar, serán fijados por la Autoridad y no serán inferiores a los que debe percibir la República de Panamá por iguales conceptos al 31 de diciembre de 1999.”*** 28

Es necesario advertir que dichos pagos o excedentes los hace la Autoridad al gobierno a través del tesoro nacional en el período fiscal siguiente. Este a su vez, tendrá la responsabilidad de permear dichos fondos en este caso a obras de inversión de carácter social como educación y salud.

No obstante, se podría brindar dicha inversión a las actividades: industriales, agrícolas, pecuarias y agroindustriales, para garantizar un óptimo desarrollo del país en estas actividades también. Que estos sean los focos de atención en la inversión local, aunada a los beneficios que puede prestar el Canal de Panamá, por sus ingresos.

Por otra parte y tomando en cuenta lo anterior, es importante señalar que por el hecho de que el Canal de Panamá ofrece ventajas únicas al tránsito del comercio mundial y que con la ampliación que se lleva a cabo, tenemos que lograr el desarrollo y diversificación del negocio marítimo en un amplio abanico de posibilidades, que en ese amplio abanico a partir de los beneficios que

---

28. Asamblea Legislativa. **Ley Nº 19 Orgánica de la Autoridad del Canal de Panamá del 11 de junio de 1997.** Por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá.

ofrece el Canal de Panamá se impulse la economía local, dándole oportunidades a la pequeña y mediana empresa, a nuestros productores y que a su vez se haga docencia en estos temas, sus recursos, manejo, utilización rentable y sostenible, para lograr un cuidado adecuado de protección y conservación del ambiente.

Para nuestro país, aparte de los ingresos financieros que generará el Canal, será particularmente importante aprovechar al máximo las posibles sinergias entre el Canal y otras actividades de la actividad.

En nuestro país ya existen un sinnúmero de leyes en esta y otras materias, sólo debemos hacerlas cumplir y tomar conciencia de que lo que tenemos puede ser agotable, si no lo protegemos, cuidamos, mantenemos y conservamos con la debida responsabilidad.

En el caso que ocupa a la cuenca hidrográfica del Canal de Panamá, que permite el funcionamiento de la vía, sabemos que tiene un componente biótico y que debemos proteger para que garantice el uso de la ruta panameña por parte de los clientes y usuarios en beneficio del país.

Es por ello que desde el punto de vista geográfico, geopolítico y geoestratégico, la región centroamericana y del Caribe en la que está inmerso nuestro país, está siendo presionada, por un número plural de acontecimientos e intereses económicos, políticos y globales a todo lo largo del inicio de ésta

Entre los enfoques y objetivos de dicho comité tenemos: la promoción del desarrollo de la cooperación hemisférica en base a las convenciones internacionales sobre el tema del terrorismo, como por ejemplo la Declaración de Lima para Prevenir, Combatir y Eliminar el Terrorismo.

El Comité Interamericano Contra el terrorismo (CICTE); prestará asistencia a los Estados miembros que así lo soliciten. Ello permitirá prevenir, combatir y eliminar el terrorismo, fomentando el intercambio de experiencias e información sobre las actividades de personas, grupos, organizaciones y movimientos vinculados a actos terroristas.

Así el CICTE podrá establecer, previo acuerdo de las instancias competentes, mecanismos de coordinación con otras entidades internacionales en la materia tales como INTERPOL. En estas sesiones se toman en cuenta discusiones sobre la seguridad cibernética, comercio y transporte seguro en el hemisferio, así como sobre la seguridad de documentos y la prevención del fraude.

El terrorismo es calificado como una actividad que pone en peligro la paz y seguridad de los habitantes de un lugar determinado; considerado un peligro de alcance internacional.

En el año 2007 se llevó a cabo en la Ciudad de Panamá el Séptimo Período Ordinario de Sesiones del Comité Interamericano Contra el Terrorismo del 28 de febrero al 2 de marzo.

Con esta reunión se hace oficial la Declaración de Panamá, Sobre la Protección de la Infraestructura Crítica en el Hemisferio Frente al Terrorismo, en la que el Canal de Panamá juega papel importante, toda vez que se declara y reconoce como un ejemplo de infraestructura crítica para el Hemisferio.

Tomando en cuenta que esta concepción de infraestructura crítica pone de manifiesto nuestro bien común, como lo es el Canal, porque puede ser destruido o sufrir daños debido a acciones terroristas y, que el Estado debe realizar las medidas apropiadas a su alcance para velar por su seguridad y la de las personas que en ellas se encuentren. Ello nos lleva a redefinir nuestra seguridad nacional en cuanto a este tema.

### 3.1.3. La Convención Interamericana contra la Corrupción.

Partiendo de la premisa de que la corrupción socava la legitimidad de las instituciones públicas, atenta contra la sociedad, el orden moral y la justicia, así también va en contra del desarrollo integral de los pueblos; a través de una serie de considerandos, reconocimientos, aprobaciones, desaprobaciones, entre otras acciones, se ha llegado a una serie de objetivos y propósitos como:

- (a) Promover y fortalecer el desarrollo, por cada uno de los Estados Partes, de los mecanismos necesarios para prevenir, detectar, sancionar y erradicar la corrupción.

- (b) Promover, facilitar y regular la cooperación entre los Estados Partes a fin de asegurar la eficacia de las medidas y acciones para prevenir, detectar, sancionar y erradicar los actos de corrupción en el ejercicio de las funciones públicas y los actos de corrupción específicamente vinculados con tal ejercicio.

Con respecto a este tema, Panamá a través del Ministerio de la Presidencia crea el Decreto Ejecutivo No. 179 de 27 de junio de 2004, reformado el día 23 de mayo de 2007 mediante el Decreto Ejecutivo No. 110.

Dicho instrumento legal creaba en principio el Consejo Nacional de Transparencia contra la Corrupción (CNTCC), como un organismo consultivo y asesor del Órgano Ejecutivo para las políticas públicas de transparencia y prevención de la corrupción.

Los cambios más significativos conforme a la reforma a partir del Decreto Ejecutivo N° 110, es la incorporación del Ministro de Economía y Finanzas (MEF), como miembro de dicho Consejo, la eliminación de la función de realizar investigaciones administrativas por parte de la Secretaría Ejecutiva.

Por otro lado el Consejo, ya no tiene como principal función orientar al Ejecutivo en el establecimiento de sus políticas públicas de combate a la corrupción; sino más bien lo asesora en el diseño e implementación de planes

nacionales en la promoción de la transparencia administrativa pública, entre otras acciones.

El 9 de diciembre, se ha establecido como el Día Internacional Contra la Corrupción. Bajo esta celebración la Fundación para el Desarrollo de la Libertad, Ciudadana, Capítulo Panamá del Programa Transparencia Internacional, realizó un estudio con el objetivo de medir el Índice de Integridad a más de treinta instituciones públicas en el país entre las que figura, precisamente la Autoridad del Canal de Panamá.

Con éste primer balance, se identificaron procesos que permitirían medir la eficacia en la prevención de la corrupción, basándose en un cuestionario que identifican elementos claves en cuanto al cumplimiento de normas, leyes y buenas prácticas, por parte de las instituciones públicas.

El resultado más importante de este esfuerzo es que no mide niveles de corrupción, más bien prepara un instrumento que permite establecer la rendición de cuentas de la instituciones y que no es valedera la información que por muy bonita que sea no se pueda sustentar con hechos reales y/o pruebas de dicha gestión pública o manejo.

Es importante señalar que la investigación fue hecha en 33 entidades de las cuales nueve (9) están dentro del marco de un nivel alto lo que quiere decir que



tienen sistemas de planificación, seguimiento y verificación de gestión, que se mantienen en el tiempo, y que se debe vigilar su cumplimiento en la práctica para tener niveles adecuados de transparencia, participación ciudadana e institucionalidad.

Entre estas instituciones se encuentran:

- (a) Autoridad del Canal de Panamá (ACP)
- (b) Ministerio Público
- (c) Defensoría del Pueblo
- (d) Contraloría General de la República
- (e) Autoridad Nacional del Ambiente (ANAM)
- (f) Caja del Seguro Social (CSS)
- (g) Universidad Tecnológica de Panamá.
- (h) Ministerio de Economía y Finanzas (MEF)
- (i) Instituto de Acueductos y Alcantarillados Nacionales (IDAAN)

Podemos decir que esta clasificación es por orden de prioridad en cuanto a ese nivel de desempeño en función de que se encuentran en el marco anteriormente descrito.

## Cuadro N° 12. RESULTADOS DEL ÍNDICE DE INTEGRIDAD 2008 DE LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS DE PANAMÁ.

RANKING	INSTITUCIONES	Puntuación final
<b>NIVEL ALTO</b> 100 puntos a 80 puntos = Alto nivel de integridad, bajo nivel general de vulnerabilidad. Esto señala que la institución posee sistemas estructurados y formales, que pudieran permitir el seguimiento y evaluación de su cumplimiento, para fortalecer la institucionalidad, en temas de transparencia, participación ciudadana, administración de recursos, gestión de recursos humanos, prevención de riesgos, entre otros. Existen canales de transparencia y participación ciudadana bajo un esquema organizado.	Autoridad del Canal de Panamá	95
	Ministerio Público	89
	Defensoría del Pueblo	84
	Contraloría General de la República	84
	Universidad Tecnológica	84
	Autoridad Nacional del Ambiente	83
	Caja de Seguro Social	83
	Ministerio de Economía y Finanzas	81
	IDIAN	80
	Municipio de Panamá	77
<b>NIVEL MODERADO</b> De 79 puntos a 60 puntos = nivel Moderado de integridad, regular nivel general de vulnerabilidad. Este nivel indica que la institución posee algunos sistemas estructurados y formales que pudieran permitir el seguimiento y evaluación de cumplimiento, pero que deben mejorarse o completarse en algunas funciones en donde prevalece aún discrecionalidad, para fortalecer la institucionalidad en temas de transparencia, participación ciudadana, administración de recursos, gestión de recursos humanos, prevención de riesgos, entre otros. Existen canales de transparencia y participación ciudadana, moderadamente organizados que deben optimizarse.	Ministerio de Salud	77
	Autoridad Marítima	77
	Ministerio de Comercio e Industria	77
	Tribunal Electoral	76
	Ministerio de Desarrollo Social	76
	Ministerio de Educación	75
	Registro Público de Panamá	75
	Órgano Judicial	75
	Ministerio de la Presidencia	73
	Autoridad de Aeronáutica Civil	73
	Lotería Nacional	72
	ETESA	71
	Ministerio de Relaciones Exteriores	71
	IFARHU	68
	Zona Libre de Colon	67
	IPAT	64
	Aeropuerto Internacional de Tocumen	64
	Universidad de Panamá	63
	Ministerio de Trabajo y Desarrollo Laboral	63
	Ministerio de Vivienda	62
<b>NIVEL INESTABLE</b> De 59 puntos a 40 puntos = Inestable nivel de integridad, medio nivel general de vulnerabilidad. Este nivel indica que la institución posee pocos sistemas estructurados y formales, o que apenas se están aplicando por lo que no son estables en el tiempo. Prevalece la discrecionalidad, hay poca transparencia y una institucionalidad débil por ser poco formales los sistemas.	Ministerio de Obras Públicas	60
	Asamblea Nacional	59
	Ministerio de Desarrollo Agropecuario	56

**Fuente:** Transparencia Internacional (TI), Capítulo de la República de Panamá. Año XI, diciembre de 2008. En La Prensa, martes 16 de diciembre de 2008. Un Programa de la Fundación Para la Libertad Ciudadana.

### 3.1.2. La iniciativa energética.

Como preámbulo de la V Cumbre de las Américas que se celebrará en el mes de abril de 2009, en Puerto España, Trinidad y Tobago, enfocada a *"Asegurar el futuro de nuestros ciudadanos promoviendo la prosperidad humana, la seguridad*

*energética y la sostenibilidad ambiental*”, se están presentando una serie de foros y reuniones en esta materia, para lograr recoger impresiones y dudas con respecto al tema.

En diciembre de 2008, por ejemplo, se dio el diálogo *“Promoviendo la Seguridad Energética en las Américas”*, en el mismo se trataron diversos asuntos claves en materia energética, como hemos señalado , la integración regional, fuentes renovables de energía, transporte, desarrollo sostenible y los beneficios de la energía y su obtención a los grupos o sociedades menos favorecidos.

Pero ya en Panamá desde el 2007, se ha venido hablando del tema cuando se da la 37ª Asamblea General de la Organización de los Estados Americanos (OEA), con el lema: *“Energía para el desarrollo sostenible”*. Con éste lema se espera reducir los altos costos energéticos para incentivar el desarrollo hemisférico, ya que la energía es un recurso esencial para el desarrollo de la región.

Pero es importante que esa seguridad energética, sea el suministro de una energía confiable y económica, para estimular el crecimiento y se proteja el ambiente. Panamá, fue quién propuso el tema para dicha reunión en el año 2007, por el creciente y grave problema energético de la región hemisférica americana, que a pesar de contar con una diversidad biológica a todo lo largo

del continente: recursos mineros, forestales, gas natural, carbón, entre otros, no es cierto que sea una clave si no se maneja sosteniblemente.

***“La existencia de los recursos energéticos “no es necesariamente el desafío clave [...] en materia de seguridad energética” en el Hemisferio Occidental, sino que “lo esencial es el desarrollo, la explotación y la gestión eficiente de estos recursos, junto con la capacidad de la región de asignar o negociarlos de manera equitativa, oportuna y eficiente.” 29***

Otros temas importantes en este cónclave fueron: la salud, los derechos humanos, educación.

4. Planes estratégicos de desarrollo nacional e internacional en materia de la Política Exterior panameña y la explotación de su posición geográfica, ante las iniciativas hemisféricas.

Para muchos estudiosos de la Geografía e historiografía del país y sus relaciones geopolíticas, como es el caso del catedrático universitario en Relaciones Internacionales Julio Yao, autor de la obra: *“El Canal de Panamá: El Calvario de un Pueblo”*, quien fue además asesor de Política Exterior y participó en las negociaciones de los Tratados Torrijos-Carter de 1977, nos dice con respecto a la Política Exterior panameña pasada y presente en torno al Canal de Panamá y los Estados Unidos; que no es de asombrarse que desde la administración Reagan, los Estados Unidos ha venido ejerciendo presiones

---

29. Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe. Asamblea de la OEA en Panamá se centra en energía y desarrollo. En: Prensa, <http://www.sela.org/sela/prensa.asp?id=10293&step=3>

diplomáticas para lograr el control de la ruta, pese a los Tratados, ya firmados en 1977, El Canal de Panamá fue un punto estratégico durante la Guerra Fría, o sea hasta mucho antes de que la hegemonía militar norteamericana no contara con los sofisticados artefactos de guerra que hoy le permiten un dominio hemisférico, sin necesidad de presencia física en dichas zonas estratégicas.

Actualmente, según Yao, la ruta interoceánica se encuentra en un importante proceso de evolución, tras una decisión de los panameños de ampliarla para que no quede obsoleta y siga brindando beneficios al comercio mundial y por ende al país.

Podríamos decir que en la actualidad, la Agenda Internacional del país, según el Ministerio de Relaciones Exteriores de la República, ha retomado una posición hacia una política exterior más amplia y desarrollista; cónsona a la realidad internacional, lo que implica por parte de nuestro país un acercamiento a los distintos bloques regionales en materia geoestratégica y comercial.

Dentro de éste panorama socioeconómico, el país deberá concretar nuevas aperturas y oportunidades hacia su política exterior, de esta manera logrará otras políticas en el desarrollo interno.

Estamos en un escenario de decisiones difíciles en cuanto a negociaciones con Los Estados Unidos (firma de un Tratado de libre Comercio), la adhesión al Grupo de los Tres o (G3) el cual lo integran: Colombia, México y Venezuela. Además de ello, su participación en MERCOSUR y la reciente firma del Tratado de libre Comercio con Chile y Singapur.

Por otra parte se incluye las negociaciones en cuanto a la apertura económica con América Central. Todos estos acuerdos, de alguna manera contribuyen a que Panamá tenga presencia en nuevos mercados económicos así como otros organismos de integración hemisférica.

Presentamos a continuación los principales acuerdos comerciales firmados por Panamá, en la temática de libre comercio:

**(a) Establecimiento de una Zona de Libre Comercio entre Panamá y la región centroamericana.**

Las partes establecerán y considerarán de manera individual la aplicación de normas y procedimientos de este Tratado que para los efectos es en forma bilateral entre República de Panamá y las Repúblicas de Guatemala, Costa Rica, Nicaragua, Honduras y El Salvador.

Este Tratado, tiene como objetivo mejorar la capacidad comercial, atender el tema arancelario, las normas fitosanitarias y zoosanitarias, procedimientos aduaneros; entre otros asuntos; así como la atención a los convenios ya establecidos en materia de: comercio internacional de especies amenazadas, sobre el Protocolo de Montreal y la Convención de Basilea, ésta última, relativa a los movimientos transfronterizos de desechos peligrosos.

**(b) Tratado de Libre Comercio Entre la República de China (Taiwan) y la República de Panamá.**

Acordado en la Ciudad de Taipéi el día 21 de agosto de 2003, entró en vigor el uno de enero de 2004. En el mismo, ambas naciones establecieron el fortalecimiento de uniones, ya tradicionales con relación a la amistad y la cooperación entre sus pueblos.

Se reconoce la posición estratégica y geográfica de cada país con respecto a su mercado regional con el fin de alcanzar un óptimo equilibrio en sus relaciones comerciales. Se hace un reconocimiento de las disparidades en cuanto a los niveles de desarrollo y tamaño de sus economías y la necesidad de la creación de nuevas y mejores oportunidades para el desarrollo de ambas naciones en el tema económico.

**(c) Tratado de Libre Comercio entre la República de Panamá y Singapur.**

Según consulta realizada al ministerio de Comercio e Industrias de Panamá, así como al *Ministry of Trade and Industry Singapore's Free Trade Agreement*, la fecha de firma de dicho tratado fue el uno de marzo de 2006 y entró en vigor el día uno de julio de 2006. Incluye acuerdos sobre comercio de bienes y servicios, aranceles, inversión, telecomunicaciones, medidas sanitarias y fitosanitarias, política de competencia y los obstáculos técnicos al comercio, entre otros.

Además, prevé la colaboración entre ambos países en áreas tales como la promoción en inversión, ciencia y tecnología. Con este tratado, Panamá, con respecto al acceso de mercados, le brinda un 98% de las partidas de aranceles a las exportaciones realizadas por Singapur desde el momento de la entrada en vigor del mismo. Esto beneficia a productos importantes como: las orquídeas, cerveza, alimentos procesados, aceite, productos químicos, piezas de autos y de electrónica.

En cuanto a la actividad agrícola se logró que se excluyeran productos sensibles como: los lácteos, los avícolas y porcinos, arroz, hortalizas y algunos tipos de aceites. Con este tratado se espera respeten y protejan las inversiones de ambos países lo que ayudará a Singapur impulsar el acceso a los mercados americanos y de Panamá a los asiáticos.



Con respecto al tema marítimo, Singapur y Panamá colaborarán en una diversidad de áreas como: logística, desarrollo de la infraestructura e industrias marítimas del conocimiento. Como ya hemos anotado, éste tratado es de singular importancia toda vez que podríamos considerar a Panamá como la puerta de entrada de Singapur al resto de Latinoamérica y viceversa.

**(d) Tratado Comercial entre la República de Panamá y la República Dominicana.**

Firmado el 17 de julio de 1985, entró en vigencia el 8 de julio de 1987. El mismo establece el fortalecimiento de los lazos de amistad, así como acordar en materia económica y comercial un régimen de intercambio, que podría ser de libre comercio, de tratamiento preferencial y en el tema arancelario con base a las disposiciones y conformidades legales de las leyes y reglamentos vigentes en cada país.

En reiteradas ocasiones, el país había realizado esfuerzos ante la República Dominicana con el objetivo de negociar una serie de productos, no lográndose efectivos resultados. Podríamos decir que por un lapso de aproximadamente dieciséis años, dicho tratado permaneció inoperante por carecer de una lista de productos. Posteriormente, del 4 al 6 de febrero de 2003 se llevó a cabo en éste país del Caribe la cuarta

reunión para la inclusión de productos, este mecanismo de acción, permite concluir con las negociaciones entre ambos países.

**(e) Acuerdo de Alcance Parcial entre Panamá y México.**

Firmado el 22 de mayo de 1985. Este acuerdo otorga preferencias unilaterales a por lo menos cien productos panameños para su acceso al mercado mexicano. Esto se establece además mediante el descuento de porcentajes al arancel aplicable, así como a las cuotas.

Es importante señalar que México tiene como interés el negociar un Tratado de Libre Comercio con Panamá, de esta manera el acuerdo pretende lograr la apertura en el comercio de bienes, de servicios e inversión.

Para mediados del año 2001, las negociaciones de un Tratado de Libre Comercio con México habrían avanzado desde que iniciaron en 1996. En el marco de la reunión “Caminos hacia la prosperidad de las Américas”, que se dio a inicios del mes de diciembre de 2008, y el cual congregó a ministros y cancilleres de 14 países del hemisferio, México y Panamá, coincidieron en la necesidad de avanzar en las negociaciones comerciales para brindar más oportunidades a las empresas de ambos países.

Se indicó que el objetivo de la reunión entre ambos países fue el de identificar los procesos para asegurar una distribución más rápida y amplia

de los beneficios del libre comercio, dar seguimiento a dichos acuerdos con el fin de profundizar en el tema económico y la promoción de la cooperación para el apoyo de la micro empresa y a los agricultores.

**(f) Acuerdo de Alcance Parcial entre Panamá y Colombia.**

Acuerdo firmado el 9 de julio de 1993, entró en vigencia el día 18 de enero de 1995. El mismo tiene dos (2) protocolos modificatorios con respecto a los anexos de los productos con preferencias arancelarias. Ambos anexos son parte integral del acuerdo. El Primer Protocolo Modificadorio de los Anexos II y III, entró en vigencia en mayo de 2003. El Segundo Protocolo Modificadorio de los Anexos II Y III que fue firmado el 15 de febrero de 2005, entró en vigencia el 17 de marzo de 2005.

**(g) Tratado de Libre Comercio Entre la República de Panamá y Chile.**

Tratado de carácter comercial, firmado el 27 de junio de 2006, vigente desde el 07 de marzo de 2008, en el mismo, ambas partes comparten una visión común respecto de la inserción económica que deben tener países pequeños como el nuestro, para lograr avanzar en el comercio mundial.

Aunque el mercado panameño es pequeño, son significativas las exportaciones manufactureras y de alimentos. Según los análisis estadísticos, casi un 95% de dichas exportaciones corresponden a productos no tradicionales,

siendo un mercado para Chile significativamente diversificado, lo que ofrece más de mil productos comprendidos en el intercambio comercial.

En términos generales, el Tratado de Libre Comercio entre la República de Panamá y Chile, toma en cuenta los siguientes temas:

1. Acceso al mercado en cuanto a normas de origen, procedimientos aduaneros, normas técnicas, fito y zoosanitarias.
2. Defensa comercial, servicios transfronterizos, solución de controversias.
3. Incluye además, protocolos de cooperación laboral y medioambiental.

Los objetivos primordiales de este Tratado de Libre Comercio entre Panamá y Chile son:

1. Estimular la expansión y la diversificación del comercio entre las partes.
2. Eliminar obstáculos comerciales facilitando la circulación transfronteriza de mercancías y servicios.
3. Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio, aumentando substancialmente las oportunidades de inversión de manera recíproca.
4. Crear procedimientos eficaces en la aplicación y cumplimiento del Tratado, para su administración conjunta, y en la prevención y resolución de controversias.

5. Ambos países interpretarán y aplicarán las disposiciones de este Tratado a la luz de los objetivos establecidos y en conformidad con las normas aplicables del Derecho Internacional.
6. Ambas Partes con relación con otros acuerdos internacionales confirman los derechos y obligaciones existentes como los dispuestos en la Organización Mundial de Comercio (OMC) y otros.
7. Las Partes garantizarán la adopción de todas las medidas necesarias para hacer efectivas las disposiciones de este Tratado en su territorio y en todos los niveles de gobierno, salvo que este Tratado disponga otra cosa.
8. Toda referencia a cualquier otro Tratado internacional se entenderá hecha en los mismos términos que a un acuerdo sucesor del cual sean parte las Partes.

Otros acuerdos firmados por Panamá corresponden a complementaciones económicas, intercambios preferenciales de alcance parcial con: Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Nicaragua, El Salvador, Guatemala, Honduras y México.

Esta posición de nuestra política exterior es gracias al Canal de Panamá y sus proyecciones a la cual está siendo objeto desde inicios del año 2000 y que se ha reforzado con las oportunidades que ha de brindar con su modernización.

**(h) El Tratado de Libre Comercio o *North American Free Trade Agreement* (NAFTA).**

Corresponde a un conjunto de reglas que en este caso Los Estados Unidos, Canadá y México, acuerdan para vender y comprar productos y servicios en la región.

Este Tratado, establecerá una “*Zona de Libre Comercio*”, en donde los acuerdos definen cómo y cuándo se eliminarán las barreras en materia arancelaria y así de esta manera se consigue el libre paso de productos y servicios entre las tres naciones de la región participante, en este caso: América del Norte.

Además de ello, los acuerdos propugnan la existencia de ciertas condiciones de justa competencia, ofreciendo no sólo proteger, sino en velar por el cumplimiento de los derechos de la propiedad intelectual, tomando en cuenta los principios del Derecho Internacional. Dicho Tratado está abierto a la adhesión de otros países o grupos de países en los términos y condiciones convenidos por la Comisión de Libre Comercio según los procedimientos nacionales de aprobación de cada país.

Según la Comisión de Libre Comercio del Tratado, firmada el 7 de octubre en la ciudad de Montreal Canadá a una década de su firma, consideran lo siguiente:

***“Desde la entrada en vigor del TLCAN, el 1 de enero de 1994, los flujos comerciales entre nuestros tres países han alcanzado más de \$621 mil millones de dólares estadounidenses, más del doble del nivel que se tenía previamente. Por su parte, la Inversión Extranjera Directa proveniente de países no miembros del TLCAN hacia nuestros países, se duplicó para alcanzar \$299.2 mil millones de dólares estadounidenses en el 2000. La historia del TLCAN va más allá de los resultados de comercio e inversión.”***  
30

El Tratado de Libre Comercio; fue firmado por los tres países el 17 de Diciembre de 1992, tras varios años de debate. En el año de 1993 fue aprobado por el Órgano Legislativo respectivo a cada país. Dicho Tratado entró en vigor el 1 de Enero de 1994, y sus objetivos fueron los siguientes:

- (a) Promover las condiciones para una competencia justa e incrementar las oportunidades de inversión.
- (b) Estimular el desarrollo económico.
- (c) Proporcionar protección a los derechos de propiedad intelectual.
- (d) Establecer procedimientos para la aplicación del TLC y la solución de controversias entre las Partes y las que surgiesen.
- (e) Fomentar la cooperación entre las Partes, además la cooperación regional y multilateral, entre otros países.
- (f) Eliminar barreras arancelarias al comercio entre los países involucrados: Canadá, México y Los Estados Unidos

---

30. COMISION DE LIBRE COMERCIO DEL TLCAN. **“Celebrando una década del TLCAN”. DECLARACION CONJUNTA.** Montreal, Canadá, 7 de octubre del 2003.

(g) Dar a cada país signatario igual acceso a sus respectivos mercados.

En el caso de Panamá, el asunto de adhesión a un Tratado de Libre Comercio con Los Estados Unidos, ha traído opiniones encontradas en diferentes círculos económicos y demás sectores socioeconómicos y políticos del país.

Lo cierto es que, en la actualidad, según algunos entendidos en la materia, la firma del Tratado de Libre Comercio o Tratado de Promoción Comercial (TPC), como es conocido últimamente, resalta las oportunidades que tiene nuestro país al definir las reglas de apertura comercial con un mercado tan grande, como lo es el de nuestro principal socio comercial, y principal usuario del Canal de Panamá: Los Estados Unidos de América.

Este tema sigue en la agenda de conversaciones entre ambos países. Tomando en cuenta que el Presidente Barack Obama, ha tomado posesión en un momento crítico para la política y economía, no sólo norteamericana sino también internacional.

Al respecto tenemos lo siguiente de parte del Ministerio de Comercio e Industrias de la república de Panamá:

***“Panamá ratificó en la Asamblea Nacional de Diputados el Tratado de Promoción Comercial con los EE.UU., por lo tanto el mismo es Ley de la República, solo falta que el Congreso de ese país lo apruebe para que el mismo entre en vigencia, por el momento, lo importante es el ambiente favorable de las relaciones con este socio comercial que ve a Panamá***



***como centro importante de su estrategia de distribución y logística para la comercialización de sus productos. “ 31***

En este orden de ideas, podríamos decir que el Ministerio de Comercio e Industrias de Panamá, está promoviendo a nivel internacional las oportunidades que tiene el país como centro Logístico y multimodal para los inversionistas, exportadores locales y extranjeros así como para el desarrollo de las comunicaciones y el transporte en donde la vía interoceánica del Canal de Panamá, deberá jugar un importante y excelente papel.

A pesar de la crisis económica financiera global, en nuestro país estos temas como lo son: las inversiones y las exportaciones siguen siendo un componente fuerte aunado al Canal, su conglomerado y el efecto multiplicador que favorece la economía nacional.

Su buen ritmo continúa y se hace necesario que el país se prepare en esta materia y que su principal recurso natural y económico, como lo son: la posición geográfica y el Canal, respectivamente; deben ser el escenario y componente para que permee el desarrollo al resto de la república, sobre todo en nuestras áreas rurales. La integración al mercado latinoamericano por parte de América del Norte supone una población de 800 millones de personas y un Producto Interno Bruto (PIB) combinado de US\$ 11.000 billones anuales.

---

31. Ministerio de Comercio e Industrias. MICI. **MINISTRA PORRAS AFIRMA QUE CONTÍNUA A LOS MÀS ALTOS NIVELES CONVERSACIONES SOBRE TPC CON EE.UU.** En: Conferencia de Prensa del MICI, 20 de febrero de 2009.

También están los puntos que muchos consideran negativos para el hemisferio y por ende para Panamá, en el marco de los acuerdos.

La discusión sobre el área de Libre Comercio de las Américas o ALCA; define al Tratado de Libre Comercio de América del Norte o NAFTA, por sus siglas en inglés; lo que involucra a aquellos países Centroamericanos, Suramericanos y del Caribe, exceptuando a la isla de Cuba.

Uno de los temas más discutidos y polémicos del Tratado de Libre Comercio se relaciona con los derechos de la propiedad intelectual y las patentes. Los críticos políticos y económicos, sostienen que las medidas propuestas por el ALCA, cuarta el derecho a la investigación de carácter científico en América Latina, lo que abriría mucho más las brechas de desigualdades y dependencia tecnológica con respecto a las grandes potencias y/o países desarrollados.

Para muchos, el tema de las patentes en cuanto a la Bioprospección y la industria farmacéutica, es delicado, puesto que se han hecho serios señalamientos al gobierno norteamericano de querer patentar todo, desde invenciones, descubrimientos, mitología indígena, entre otros asuntos.

Los que defienden el ALCA sostienen que dichos acuerdos permitirán el impulso comercial entre las regiones, reduciendo la carga arancelaria o impuestos, lo que sería un paso hacia el desarrollo a través de las transacciones económico-comerciales.

Ayudaría en el impulso de la especialización, la competitividad, la desaparición de monopolios y el mejoramiento del nivel de vida y bienestar de la población y el desarrollo, así como la puesta en marcha de nuevos proyectos e infraestructuras.

En ese sentido podríamos decir que los beneficios que se esperan de los TLC, con Norteamérica son:

- (a) El incremento de la eficiencia económica para evitar la posible desviación de comercio.
- (b) Ampliación del comercio y promoción para que el ingreso real de la población aumente.
- (c) Beneficios por el dinamismo de las mayores tasas de crecimiento económico; para la reducción de la pobreza absoluta en donde el ingreso per cápita es ascendente. O sea, se debe dar un proceso intensivo de mano de obra, para el incremento del valor real de salarios en toda la economía.

Panamá, por su parte ha hecho algunos balances y análisis en cuanto a sus ventajas con Los Estados Unidos desde la perspectiva del comportamiento de algunos productos de exportación para el 2006.

Con la puesta en marcha del Tratados de Libre Comercio o Tratado de Promoción Comercial (TPC); ya ratificados por la Asamblea de Diputados,

deberá conocer la tendencia económica, los cambios, positivos y negativos, así como de que forma sacar el mejor provecho del mismo.

Los Estados Unidos de América, se caracteriza por ser el principal socio comercial de la República de Panamá, ya que, es el principal destino de las exportaciones del país y además de ello; el mayor proveedor de importaciones hacia nuestro mercado.

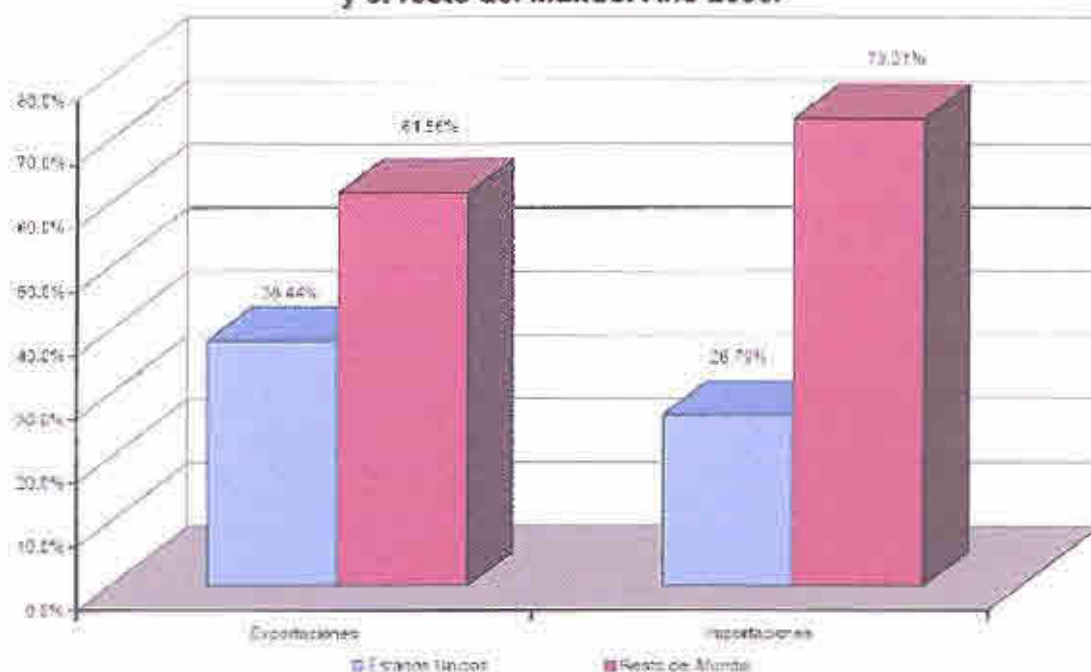
Para el año 2006, casi un 40 % del total de nuestras exportaciones, tuvieron como destino dicho mercado. Un 26.79% de lo que el país importa del mundo tenía como procedencia el mercado norteamericano, por ello hace de éste país, Los Estados Unidos, nuestro principal proveedor. (Ver figura 23).

Entre los principales productos de exportación hacia Los Estados Unidos, los productos marinos jugaron papel importante, así también los agrícolas, los productos industriales y agroindustriales (Ver cuadro N° 13)

Con respecto a los productos del mar y los demás, antes señalados, para el año 2006, hubo una participación de casi el 100 % de los veinte principales productos exportables a éste mercado.

Entre estos productos destacan: el atún, los pescados frescos, camarones, pescado seco, azúcar, café, melones y sandías, entre otros.

**Figura. N° 23. Exportaciones e importaciones de Panamá con Los Estados Unidos y el resto del Mundo. Año 2006.**



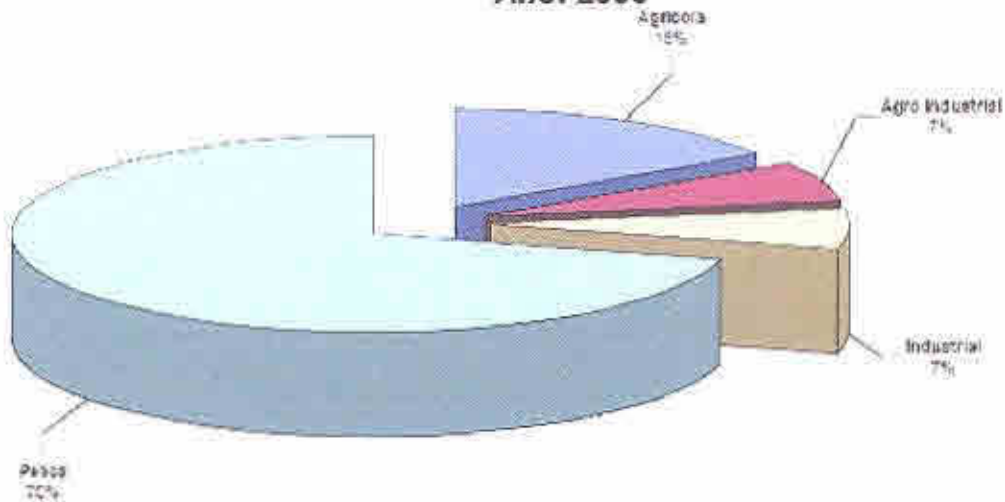
**Fuente:** Ministerio de Comercio e Industrias. Relaciones comerciales de Panamá con Los Estados Unidos 2006.

**Cuadro N° 13. Exportaciones de Panamá hacia Los Estados Unidos. Año 2006.**

Producto de exportación	Porcentaje de participación (%)
Marinos	70.76
Agrícola	15.78
Industrial	6.75
Agroforestal	6.71
<b>TOTAL.....</b>	<b><u>100.00</u></b>

**Fuente:** El autor en base a información suministrada por el Ministerio de Comercio e Industrias. Año 2006.

**Figura N° 24. Exportaciones de Panamá hacia los Estados Unidos.  
Año: 2006**



**Fuente:** Ministerio de Comercio e Industrias. Relaciones comerciales de Panamá con Los Estados Unidos 2006.

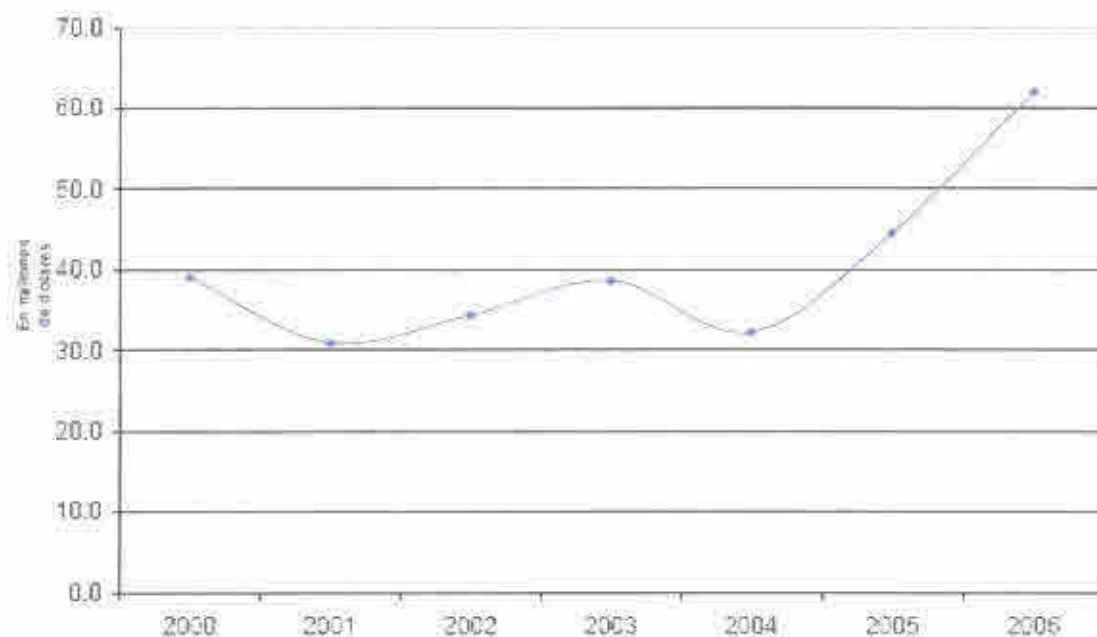
Las exportaciones provenientes de las actividades del sector primario de la economía, específicamente el agrícola; también juegan un importante papel, como parte de los destinos hacia Los Estados Unidos. Ello se debe a una diversidad de factores tales como:

- (a) El alto nivel de ingresos de su población.
- (b) La diversidad étnica.
- (c) Los cambios demográficos que se proyectan en los próximos años.

Panamá en los últimos años se ha favorecido con el acceso de sus productos a Los Estados Unidos a través del programa de la Iniciativa de la Cuenta del Caribe, o Ley de Recuperación Comercial. De este modo, las exportaciones en materia agropecuaria ha crecido en casi un 60 %, pasando en el año 2000 de

un monto de 39.0 millones de dólares a 62.0 millones de dólares en el año 2006 (Ver figura 25).

**Figura 25. Evolución de las exportaciones agrícolas de Panamá hacia Los Estados Unidos de América. Año 2006.**



**Fuente:** Ministerio de Comercio e Industrias. Relaciones comerciales de Panamá con Los Estados Unidos 2006.

Para muchos entendidos en el tema, la no ratificación del Tratado de Promoción Comercial, aún no ha tenido un mayor impacto en la economía panameña, ya que la mayoría de sus exportaciones están al amparo de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe; además que la crisis económica ha restringido el flujo de inversiones extranjeras en la región.

El convenio fue firmando el 28 de junio de 2007 y el 11 de julio fue ratificado por la Asamblea de Diputados. Estas negociaciones entre Los Estados Unidos de América y Panamá, iniciaron a finales del mes de abril del año 2004.

Es importante señalar que la nueva administración de la Casa Blanca, dirigida por el Presidente Barak Obama, estará inmersa en la resolución de temas prioritarios internos y los de carácter internacional, entre los que se encuentran, dichos convenio con Panamá y con Colombia que también se encuentra en el tapete de discusión. Ambos acuerdos comerciales forman parte de la agenda comercial de Los Estados Unidos hacia América latina.

#### 5. El Canal de Panamá de cara a los nuevos retos hemisféricos y mundiales.

Definitivamente la explotación de nuestra posición geográfica, desde el punto de vista de la importancia por los servicios que ofrece no sólo el Canal si no, los demás componentes físicos y humanos del país, constituyen la piedra angular del desarrollo. En este orden de ideas, se hace necesaria la creación de políticas económicas cónsonas al desarrollo nacional de manera que ello beneficie al país en todos sus ámbitos. Sabemos que éstas políticas existen, sin embargo difícilmente la población logra observar su ejecución y beneficios.

El Canal de Panamá, ofrece un servicio único al comercio mundial, acortando distancias y mejorando los costos operativos en todos los aspectos de la actividad marítima internacional; es por ello que el mismo está en un proceso de



evolución, cambios sustanciales con respecto a su estructura, para que siga siendo el destino e instrumento de desarrollo y apoyo al comercio marítimo internacional.

El Canal, por conducto de la Autoridad del Canal de Panamá, institución rectora del desarrollo del mismo, se ha avocado a través de una serie de instrumentos legales como: El Título XIV de la Constitución Política de Panamá, la Ley 19 del 11 de junio de 1997, que organiza la Autoridad del Canal y al Canal mismo, los planes maestros, y por mandato del pueblo panameño a partir de un referéndum la puesta en marcha del proyecto más importante del país, entrado el siglo XXI : La Ampliación del Canal, del cual nos referiremos en estos momentos.

#### 5.1. La Modernización y Ampliación del Canal de Panamá: Importancia

Podríamos decir que la construcción de un complejo de nuevas esclusas en el actual Canal de Panamá, plantea beneficios importantes a una de las mayores limitaciones e interrogantes en el mundo marítimo naviero: el incremento de la capacidad de carga de los buques y la falta de infraestructuras de atención ante esta evolución. Por otra parte, este proyecto supone para nuestro país la apertura de nuevas vías para la navegación transoceánica, beneficios económicos y la relación de Panamá con otras latitudes.

### 5.1.1. Antecedentes del estudio.

Los orígenes de los antecedentes más inmediatos a la modernización del Canal de Panamá lo podemos ubicar cronológicamente desde los inicios de la Segunda Guerra Mundial. Al respecto tenemos lo siguiente:

***“Desde la década de 1930 todos los estudios para la ampliación del Canal han coincidido en que la opción más eficaz y eficiente para dotar al Canal de mayor capacidad es la construcción de un tercer juego de esclusas de dimensiones mayores que las construidas en 1914. Así, en 1939, Estados Unidos inició la construcción de esclusas diseñadas para permitir el tránsito de buques mercantes y de guerra cuyas dimensiones excedían las de las esclusas existentes. Después de adelantar significativamente las excavaciones, los norteamericanos suspendieron los trabajos del tercer juego de esclusas en 1942 debido a su entrada en la segunda guerra mundial.”*** <sup>32</sup>

Fue entrada la década de 1980 en que se retoma el tema de la ampliación a partir de una comisión de tres países: Panamá, en primera instancia, Japón y posteriormente Los Estados Unidos, quién se hizo invitar para evitar que los dos primeros llegaran a acuerdos sin la anuencia de Washington.

Esto como resultado de lo que evidenciaba el interés japonés de un Canal a Nivel. Pero lo cierto es que según los estudios que desarrolló la Autoridad del Canal de Panamá, a través de su Plan Maestro determinaron finalmente la

---

32. Autoridad del Canal de Panamá. **PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ: Proyecto del Tercer Juego de Esclusas**. 25 de abril de 2006. Página 15.

propuesta norteamericana iniciada en 1939: Un tercer juego de esclusas más amplias que las actuales, por su rentabilidad y bajo impacto ambiental, lo que contribuiría en consecuencia a aumentar la capacidad del Canal y de permitir que la ruta canalera siguiera en crecimiento. (Ver figura N° 26)

Pese a la Ampliación que se lleva a cabo en estos momentos, es importante recalcar que el Canal de Panamá desde sus inicios ha estado en un constante y permanentemente ejercicio de modernización, para garantizar su funcionamiento al servicio marítimo mundial.

**Figura N° 26. Vistas Aéreas de los sitios de Construcción de los Nuevos Complejos de Esclusas.**



**Fuente:** Autoridad del Canal de Panamá. **PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ: Proyecto del Tercer Juegos de Esclusas.** 25 de abril de 2006. Página 54.

La vista panorámica de la figura N° 26, nos permite ubicar geográficamente donde se lleva a cabo el proyecto de ampliación; en la que observamos además claramente como se aprovecharon los avances de los norteamericanos a finales de la década de los años 30 del siglo XX.

#### 5.1.2. Capacidad actual de la demanda del Canal de Panamá y su mercado.

En el mundo de la navegación marítima y el comercio internacional, las construcciones del Canal de Suez, a mediados del siglo XIX, el Canal de Kiel a finales del mismo siglo y posteriormente el Canal de Panamá a inicios del siglo XX, constituyeron grandes obras en la ingeniería de su tiempo, y más aún el de Panamá que revolucionó el transporte marítimo.

Hoy su modernización a partir de la ampliación deberá aumentar en un 40% la capacidad de tránsito de mercancías de las actuales vías marítimas que unen el Atlántico con el Pacífico y viceversa.

Según la Autoridad del Canal de Panamá, dicho proyecto en su culminación deberá absorber un crecimiento de la actividad marítima que ya se está dando y se traduce en un escenario de incremento a razón promedio del 3% anual durante los próximos veinte años.

También se dice que la demanda de tonelaje del 2005 se duplicará para el año 2025. Es por ello que al Canal hay que modernizarlo para captar esas tendencias del comercio marítimo mundial.

Es importante recalcar que el Canal no obtiene beneficios sustanciales por la cantidad de buques que sobre él transiten, esa no es la razón de ser; las ganancias se dan a partir de la capacidad que tenga el mismo de captar la mayor cantidad de volumen de carga.

Esta idea se interpreta desde la relación que expresa un mayor manejo de volumen de carga a razón de menor cantidad de tránsitos y por consiguiente; menor utilización de agua; de allí, que hemos visto como el Canal de Panamá maneja su sistema de arqueo de peajes.

Con respecto al mercado del Canal de Panamá, la Autoridad, ha clasificado su mercado en ocho segmentos. Estos segmentos se han definido a partir de una clasificación que tomó en cuenta los tipos de carga y buques. Los mismos se clasifican por orden de prioridad. (Ver cuadro N° 14)

Es importante señalar que uno de los principales segmentos que genera mayores ingresos al Canal de Panamá es el de los portacontenedores, que dicho sea de paso es uno de los segmentos responsables, según los estudios de tendencias; en los cuales ha sido decisivo para la ampliación del Canal.

Luego de ello están los graneles secos, seguidos de los buques porta vehículos que se ha convertido en el tercer generador de ingresos, por encima del de los graneles líquidos. (Ver gráfica de comportamiento de las cargas según la A.C.P.)

**Cuadro N° 14. Clasificación de segmentos de carga que transitan por el Canal de Panamá, según tipo de buque. Año 2005.**

Tipo de Carga	Buque
Contenerizada	Portacontenedores (Container ship)
Granelera (Granos, minerales y derivados)	Bulk carries
Vehículos	Roll on- Roll of (Ro-Ro)
Productos fluidos como petrolíferos y derivados, químicos y gases licuados.	Graneles líquidos
Refrigerada	Frigorífico
Pasajeros	Cruceros
Carga general *	Carga General
Misceláneas	(Buques pesqueros, navales, de investigación, barcasas, dragas, entre otros)

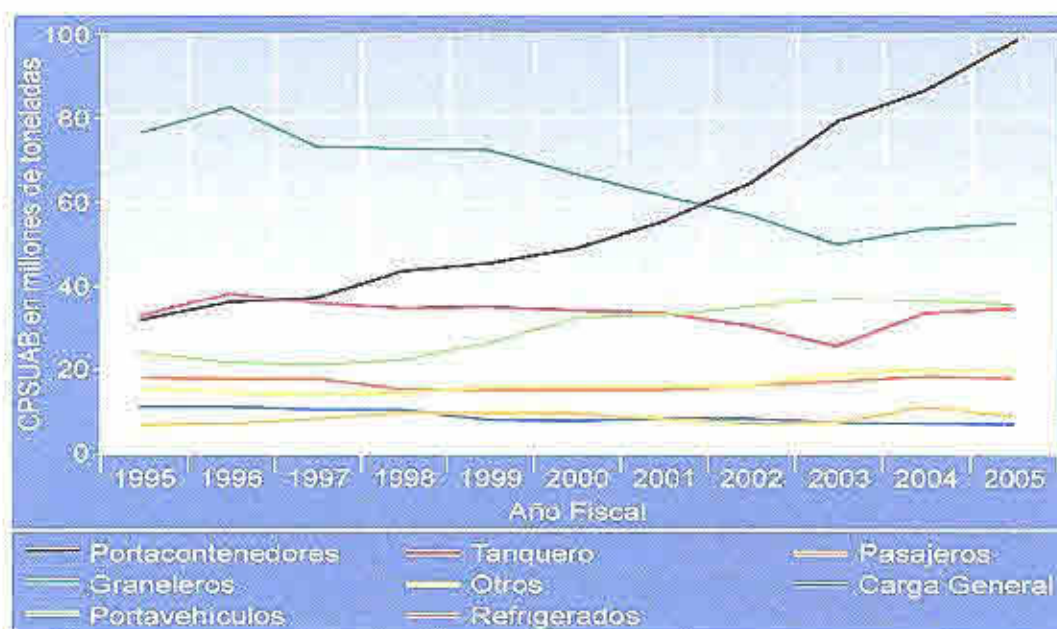
-\* A diferencia de los graneles líquidos y sólidos, la mercancía general se presenta en forma de bultos individuales, paquetes, sacos, cajas, contenedores, remolques u otro tipo de envases o embalajes. Pueden contener productos como cemento, azúcar, materiales químicos, etc.

**Fuente:** El autor en base a una serie de documentos e información suministrada por la Autoridad del Canal de Panamá. 2008.

Partiendo del hecho que el segmento de carga contenerizada es el que ocupa el primer lugar, según nos muestra la gráfica, el mismo se podría ver perjudicado toda vez que el Canal de Panamá, no pudiese debido a su capacidad; brindar el servicio.

Este tipo de servicios de transporte de línea, como lo son los portacontenedores, operan tomando en cuenta itinerarios los cuales exigen un horario y planificación con el resto de los componentes en la actividad comercial

**Figura N° 27. Comportamiento histórico de los segmentos que Sirve el Canal de Panamá. (1995-2005) (En millones de Toneladas CP/SUAB)**



**Fuente:** Autoridad del Canal de Panamá. **PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ: Proyecto del Tercer Juegos de Esclusas**. 25 de abril de 2006. Página 18.

marítima, por ello el Canal no puede retrasarles o fallarles en el servicio de tránsito o lo que en la práctica es lo relacionado al Tiempo de Aguas del Canal (TAC), porque esto representaría mayores costos y pérdidas importantes en toda la cadena logística del transporte naviero.

En fin, los atrasos en el tránsito por el Canal encarecen la ruta de Panamá, y afectan la competitividad del Canal. Al respecto, citamos lo siguiente:

***“... para mantener la confiabilidad de la ruta marítima de Panamá y el valor que esta aporta a sus usuarios y a las cadenas de transporte de las que forman parte, el Canal debe tener suficiente capacidad para evitar retrasos y responder a las necesidades de la industria de transporte marítimo que opera servicios en itinerario, tales como los servicios de carga***

***contenerizada, los cruceros y los portavehículos, entre otros y, más aún, sin retrasos recurrentes y variabilidad imprevisible en el nivel de servicio. Sólo con suficiente capacidad podrá el Canal ofrecer un servicio expedito, predecible, confiable y seguro, agregándole valor a las cadenas de transporte de las que forma parte.”*** <sup>33</sup>

Por eso decimos que los diferentes proyectos de modernización que se han llevado a cabo y que ha experimentado el Canal de Panamá, desde la década de los años treinta, cincuenta, inicios de los sesenta, en la década de los años setenta, ochenta y noventa del siglo XX; sobre todo lo relacionado a la Ampliación del Canal, como uno de los proyectos más significativos de la vía acuática y que se ejecuta en estos momentos, tiene como misión el seguir garantizando esa confiabilidad, seguridad y valor de la ruta por nuestro país; y ofrecer de manera expedita todos los servicios conexos que brinda el Canal de Panamá a la cadena logística de transporte marítimo.

5.1.3. El tema geográfico ambiental e histórico: Factores que inciden en la capacidad del Canal de Panamá a largo plazo.

El istmo de Panamá, como ya hemos anotado, geográficamente es la zona más estrecha del continente americano lo que permite a través del Canal el trasiego de buques de un océano a otro con mayor facilidad, comunicando importantes mercados internacionales de las principales macroeconomías del mundo como lo son: Los Estados Unidos y el Asia.

---

33. *Ibíd.*, p.20.



No obstante estamos conscientes que el mismo alcanzará su máxima capacidad de desempeño entre el presente año, 2009 y el 2012; lo que implica necesariamente la modernización, que en la actualidad se lleva a cabo con el Proyecto de Ampliación que se espera debe culminar a mediados de 2014, cuando la vía interoceánica alcance los 100 años de funcionamiento.

Con el proyecto de ampliación se espera que el Canal de Panamá, continúe brindando el servicio y confiabilidad que la actividad marítima espera.

Cuando nos referimos propiamente a la capacidad a largo plazo se consideran una serie de factores de carácter estructural y temporal, o sea el tiempo, el presente con respecto al mañana, lo que tenemos hoy y de que manera debemos administrarlo, para que redunde en beneficios sostenibles presentes y futuros.

El tema de la administración es observar los recursos o activos y cómo valorarlos; comprender y hacer entender al resto de la población que son básicamente elementos indispensables para el funcionamiento de esta vía de comunicación: el agua, principalmente.

La conservación del agua y demás componentes físicos y bióticos es una responsabilidad social y ambiental del proyecto. Con el estudio de impacto

ambiental (Categoría III), para esta obra, aprobado por la Autoridad Nacional del Ambiente, se han cumplido con las medidas de mitigación.

Entre estas medidas de mitigación realizadas está: la reforestación de 145 hectáreas; así como el rescate de múltiples especies de animales y plantas, el pago de indemnizaciones económicas a dicha autoridad rectora del ambiente, por más de seiscientos mil balboas.

Por otra parte el tema de la ampliación ha permitido el rescate histórico con la ubicación de importantes yacimientos arqueológicos de la época pre colonial y post colonial, o sea de mediados del siglo XIX y principios del XX.

Se han encontrado valiosísimas piezas arqueológicas, que dan un rico testimonio de nuestro pasado precolombino en esta región del istmo tan importante, como lo es: la Región Interoceánica.

Quizás de no haberse dado la ampliación estos importantes descubrimientos estuviesen aún en el anonimato. Al respecto tenemos lo siguiente, cuando se dio uno de los hallazgos para el mes de abril del año 2008:

***“... la empresa MAYTOR, S.A. realizó la prospección arqueológica de un polígono de cinco hectáreas ubicada dentro del área CAP 2, en el cual se habían ubicado tiestos y conchas de origen marino durante los trabajos de movimiento de tierra. En total se recogieron 401 fragmentos de cerámica, 41 piezas líticas precolombinas y 2,295 conchas de diversas especies de moluscos marinos usados como alimento.*”**

***Se calcula que estos hallazgos pertenecen a la época 780-980 d.C. En cuanto a los restos de materiales históricos, se recuperaron 218 fragmentos de artefactos incluyendo loza industrial, botellas de vidrio y ollas hispano-indígenas.”*** <sup>34</sup>

De la misma manera el Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales, (STRI); por sus siglas en ingles, a inicios del año 2008, entró en contacto con información geológica y paleontológica importante a partir del hallazgo de fósiles mamíferos que, según los análisis hechos, habitaron la región hace 10 millones de años. De la misma manera se ubicaron restos de invertebrados; así como plantas propias de la era.

Tomando en cuenta lo anterior es importante señalar que al hablar de la capacidad del Canal de Panamá, con respecto al servicio que brinda a la comunicación interoceánica internacional, no sólo es importante tomar en cuenta este componente económico, hay que analizar la propuesta conforme a su viabilidad de manera que ésta no ponga en peligro el reconocimiento de la geografía y el ambiente en todas sus manifestaciones, las poblaciones humanas existentes en el área, el origen de nuestro pasado histórico y por ende a nuestra cultura; entre otros aspectos físicos y humanos.

---

<sup>34</sup>. Autoridad del Canal de Panamá. **Una Ampliación Verde: Rescate Arqueológico**. En: AVANCES DEL PROGRAMA DE AMPLIACIÓN: Informe al país. [www.Pancanal.com](http://www.Pancanal.com), julio de 2008.

#### 5.1.4. El reto de la capacidad del Canal de Panamá:

Cuando se refieren a esa capacidad del Canal de Panamá, tomamos en cuenta las oportunidades, ventajas y desventajas a largo plazo, que corresponde a que si el Canal no puede ofrecer el servicio de transporte naviero de un océano a otro entre lo ya previsto: años 2009 a 2012, y más allá de éstos, el mismo deteriorará la calidad de servicio que brinda en la actualidad.

Este aspecto se traduce en una reducción de la competitividad de la ruta marítima, que como sabemos es el paso de más de 140 destinos que operan con una variedad y tipos, así como de tamaño de barcos o buques.

Entre los factores más significativos que inciden en estos retos tenemos, los tecnológicos, económicos o de mercado, los de confiabilidad y seguridad:

- (a) Con respecto al tecnológico, como cualquier sistema mecánico la capacidad de uso del Canal es finito, determinado por el tiempo y ciclo de operación, por ejemplo las esclusas de Pedro Miguel, ubicado entre el lago Miraflores y Gatún es la parte más angosta del sistema de esclusas y podríamos decir que son auxiliares, sirven como componente para lograr llegar al lago Gatún y que los barcos continúen su tránsito.

(b) También inciden factores de índole económico o de mercado en la que juega papel importante los tipos y tamaños, así como las configuraciones de los buques que transitan la vía interoceánica.

(c) El nivel de servicio y seguridad, juega papel importante, porque el manejo del comercio marítimo, exige un tránsito rápido, confiable y seguro.

Si deseamos que la ruta por el Canal de Panamá sea competitiva, hay que garantizar esa confiabilidad y calidad de servicio, sobre todo para aquellos segmentos que, como ya habíamos señalado operan en itinerarios previamente planificados y con cargas de alto valor.

Ejemplos de estos segmentos son: la carga contenerizada y los portavehículos, ambos ocupan los segmentos que representan mayor crecimiento en volumen de carga. En conjunto el 50 % del ingreso y el 48 % del volumen en el Sistema Universal de Arqueos de Buques del Canal de Panamá. (CP/SUAB).

#### 5.1.4.1. Importancia de la ampliación de la capacidad sostenible del Canal de Panamá.

Definitivamente, se han establecido una serie de factores negativos con respecto a la competitividad del Canal de Panamá y que ésta dependerá de la

capacidad de proporcionar confiabilidad y servicio a todos y cada uno de los segmentos del mercado.

Cuando el Canal alcance su máxima capacidad sostenible, es necesario comprender que el mismo perderá toda disponibilidad para permitir tránsitos adicionales a los ya programados, y este fenómeno se traduce en la poca posibilidad, nula o casi nula de atender la demanda de tráfico marítimo por esta ruta.

Según los pronósticos nos encontramos en ese momento, en que se habían establecido como fechas límites, para dicha demanda y falta de capacidad: 2009-2012, habría que analizar de que manera ese crecimiento de la demanda, podría estar afectando la misma esta capacidad.

Considero que la actividad marítima absorbe un porcentaje importante del transporte de mercancías, bienes y personas, pero, tomando en cuenta que el Mundo ha entrado en una crisis económica y financiera, tal vez disminuya la dinámica de transporte por esta modalidad durante un tiempo, la misma podría favorecer al Canal, mientras se ejecuta la obra de ampliación, lo que significaría una oportunidad para equilibrar esta capacidad en cuanto al servicio de tránsito presente y futuro.

Al respecto citamos lo siguiente tomando como base uno de los principales sistemas de ruta del Canal como lo es: Costa Noreste de Asia- Costa Este de Los Estados Unidos:

***“La crisis financiera global y la subsiguiente desaceleración económica están perjudicando gravemente a la industria del transporte marítimo de China, según el periódico en inglés China Daily. Las principales empresas de transporte de contenedores, operadoras de transporte a granel y autoridades portuarias de China están sufriendo los efectos de la debilitación de la demanda.”.../ Por otra parte, el puerto de Shanghai,.../ “Shanghai Internacional Port Group, atribuye esta desaceleración a la caída del volumen de exportaciones y a la debilitación de la demanda nacional. Las exportaciones de contenedores hacia EEUU, que suponen un 20 por ciento del total del tráfico, han disminuido un 7,8 por ciento en los primeros tres trimestres de este año. “35***

Sin embargo, pese a este, tema y tomando en cuenta lo que habíamos señalado en el Capítulo tercero, en el punto 4 sobre las demanda de tránsito por el Canal de Panamá, el ingeniero Rodolfo Sabonge, se ha referido a este punto y nos dice que; ya se tenían previstos estos acontecimientos como: la desaceleración y su impacto económico en el tráfico marítimo. La Autoridad, lleva a cabo una serie de ajustes a futuro. El que Los Estados Unidos haya reducido sus importaciones afecta más a las rutas que compiten con la del Canal de Panamá, es decir, la de la costa oeste de ese país. En el Canal continúa un flujo de tránsitos importante hacia los puertos de la costa este de Estados Unidos.

35. <http://www.puertoalgeciras.org/2008/11/transporte-maritimo-de-china-gravemente.html>. **El Transporte marítimo de China gravemente afectado por la crisis.** En: China Economía Puertos Transporte. 28 de noviembre de 2008.

Los estudios de tendencia han demostrado que es un fenómeno que se ha venido dando desde hace más de cinco años y esta disminución en el flujo del comercio marítimo internacional no nos ha afectado como a otros destinos o rutas.

El Canal al haber alcanzado su máxima capacidad no viene a significar que no podrán transitar los buques por el mismo; sino más bien, se estancaría la oportunidad de éste de crecer. Esta situación influiría en la capacidad de captación de un mayor volumen de carga, recuerden que el Canal de Panamá, se sustenta sobre la base económica de un mayor volumen de carga y no de tránsitos, ésta última no es la variable importante, sino la primera.

Gracias a la Ampliación, que se desarrolla en este momento, el escenario ha cambiado positivamente, de lo contrario, se hubiese esperado como consecuencia el aumento de peajes; lo que se traduciría en que los usuarios optarían por otras rutas que aunque eventualmente: duplicarían el tiempo y distancia de navegación marítima, oportunamente los costos serían más bajos.

Por otra parte, con relación a éste tema de la capacidad y la ampliación: el servicio se vería afectado a niveles no competitivos para los usuarios de la ruta. Recuerden lo que habíamos planteado sobre la planificación de la actividad marítima, sobre todos en segmentos como: portacontenedores, porta vehículos, entre otros; que mantienen un servicio de línea regular, o con itinerarios fijos.

Ningún operador estará dispuesto a arriesgar y esperar turnos para el tránsito por el Canal; sin haber antes conseguido su reservación. Es un riesgo económico, que pone en peligro toda la cadena logística de transporte.



Para ilustrar este tema tomemos como ejemplo la siguiente ruta, que dicho sea de paso es una de la más importantes para el Canal de Panamá: Costa Noreste de Asia- Costa Este de Los Estados Unidos; en la que de tener una reducción significativa de tránsitos por la falta de capacidad, permitiría un mayor crecimiento a uno de sus principales competidores del Canal: El Sistema Intermodal de Los Estados Unidos y el Canal de Suez.

***“En la ruta del noreste de Asia a la costa este de los Estados Unidos, la participación de mercado del Canal sin ampliación declinaría. Como consecuencia, la participación de sus competidores aumentaría: el sistema intermodal alcanzaría el 65% y el canal de Suez 12%. Es improbable que en el futuro el Canal pueda recobrar la participación de mercado perdida una vez que se consoliden nuevas rutas competidoras y se alteren los patrones de transporte y comercio a favor de estas.”*** <sup>36</sup>

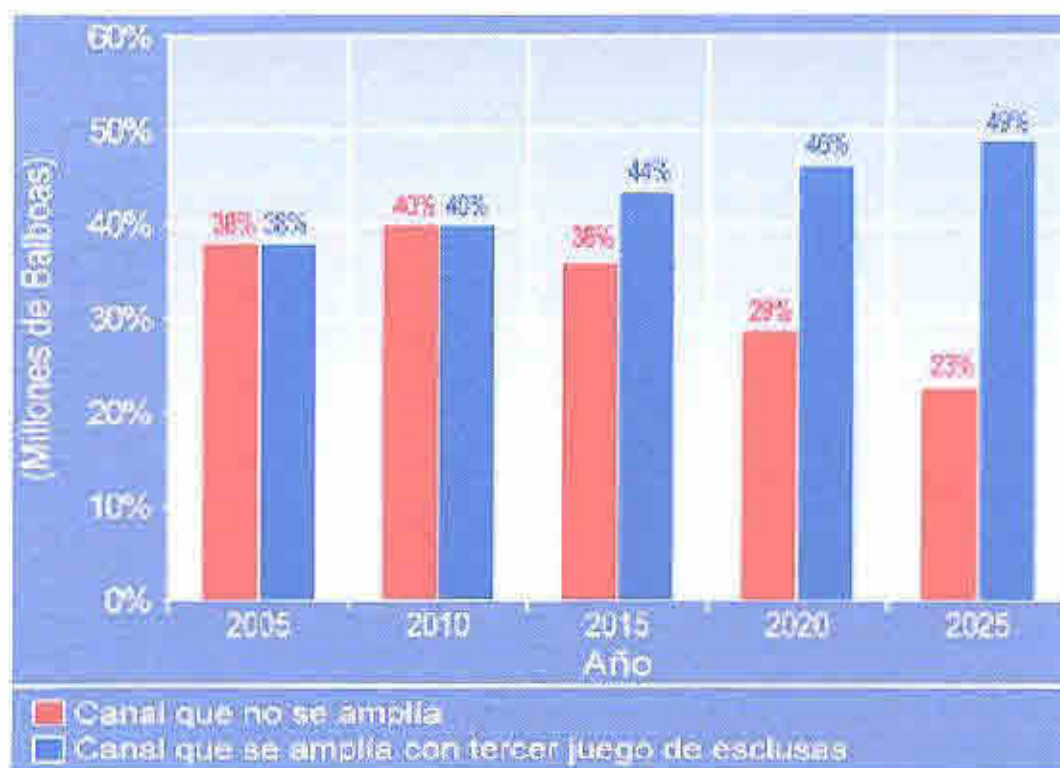
Con un Canal modernizado a partir de un Tercer Juego de Esclusas, la participación del mercado del Canal de Panamá se incrementaría en casi un 50 % en los próximos 15 años, lo que traería como consecuencia que las principales rutas que en la actualidad compiten con el Canal, como: el Sistema Intermodal de Los Estados Unidos se reduzca en un 50%, y para el caso del Canal de Suez, se mantendría en el 1% de participación a nivel mundial. (Ver figura N° 28)

De no ser así, la participación del Canal para ésta época sería de un 23 %.

---

36. Op.cit. PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ, Página. 43.

**Figura N° 28. Participación del Canal en el Transporte de Carga Contenerizada en la Ruta del Noreste de Asia a la Costa Este de Los Estados Unidos. (Escenario de Demanda Más Probable)**



Fuente: Autoridad del Canal de Panamá. **PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ: Proyecto del Tercer Juegos de Esclusas**, 25 de abril de 2006. Página 44.

Con un Canal ampliado, los beneficios serían sustanciales, entre éstos tenemos:

- (a) Fortalecimiento paulatino de la capacidad económica del Canal como piedra angular del crecimiento y desarrollo del país con el consecuente aumento de empleos.

Aumento en el valor del país y la región, así como el Canal de Panamá como ruta marítima clave para el comercio marítimo mundial y enlace continental.

- a. Incremento en los aportes al Tesoro Nacional a mediano y largo plazo.
- b. Oportunidad de captar los beneficios conexos al Canal de Panamá que generaría la ruta.

Definitivamente, la construcción del Tercer juego de Esclusas, es sin lugar a dudas el mayor reto y proyecto del país, impulsado por panameños luego de la construcción del Canal mismo; por parte de Los Estados Unidos de América y el concurso de hombres y mujeres de diferentes latitudes, que dieron su vida y los cuales, muchos de ellos jamás vieron culminada la obra, que le ha dado a Panamá beneficios, daños irreparables y desavenencias.

A pesar de ello, hoy el país es objeto de la observación internacional por este tema, también se la han dado a Panamá, múltiples reconocimientos internacionales, pero lo más importante es la garantía que el proyecto será de beneficio no sólo para la actividad marítima, sino para todo lo largo y ancho del país.

## **C o n c l u s i o n e s**

Es indudable que la ciencia geográfica nos ofrece a partir de sus diferentes ramas y/o disciplinas, ciencias auxiliares y demás; un abanico metodológico de posibilidades para poder analizar el espacio terrestre, ocupado por el ser humano y su relación con el medio físico y sus componentes bióticos y abióticos.

Es fundamentalmente importante reconocer de qué manera la especie humana desde el momento de su aparición ha modificado el medio, en la búsqueda de la satisfacción de sus necesidades básicas y el mejoramiento de su calidad de vida.

Sin lugar a dudas, hoy sabemos que durante mucho tiempo en ese bregar se han alterado y disminuido dichas posibilidades; puesto que no se ha sido consciente del pertinaz y paulatino agotamiento de recursos naturales, por prácticas inadecuadas de aprovechamiento. Vemos que se hacen casi nulas las posibilidades de querer aprovechar lo que brinda el medio natural.

Hacemos estas observaciones a manera de reflexión, porque precisamente en el tema que nos ocupa, que considera el aprovechamiento de un recurso natural, como lo es: la posición geográfica, ésta puede afectarse, independientemente de la naturaleza misma, porque no hemos sido conscientes de los factores físicos, geográficos, climatológicos, geológicos; en fin; que han participado para darle a este istmo esa singular posición y por ende, el hombre en su afán desmedido se ha volcado a un deterioro constante de la naturaleza.

El Canal de Panamá, ha sido y constituye la piedra angular del desarrollo nacional, el mismo es el instrumento que ha permitido hacer uso y explotación de ese recurso natural como lo es la ubicación geográfica. No obstante, debemos de ser conscientes que en la medida que comprendamos eso y entendamos que para su funcionamiento y aprovechamiento se necesita del cuidado del medio natural; entonces estaremos garantizando que las futuras generaciones gocen también de su usufructo.

La singular y muy especial posición geográfica de Panamá, ha determinado en gran medida nuestro desarrollo nacional a lo largo de nuestra historia. Éste país ha enfocado sus intereses hacia una economía de tránsito, impuesta por los españoles, quienes introducen la concepción interoceánica, de allí que seamos un país con economía marítima-transitista. Además de ello, tradicionalmente nos hemos destacado como uno de los pocos países que ha administrado recursos hídricos.

Este sistema de tránsito interoceánico ha sido un importante factor, que ha determinado nuestra organización y estructura socioeconómica, la cual nos enlaza en el moderno sistema mundial a partir del siglo XVI, por parte de los españoles, como hemos señalado. De esta situación, resultan los paisajes geográficos que hemos venido a considerar como característicos de la actividad transitista y posteriormente las modificaciones impuestas por las sucesivas y eventuales migraciones en nuestro Istmo y por la permanencia de otros grupos humanos en correlación con los nativos.

Muy a pesar de lo anterior, podríamos decir que nuestro medio y paisajes geográficos no son una respuesta al tránsito como forma económica, sino del Transitismo como formación económico-social y como marco de relación entre la sociedad y el medio natural en el Istmo desde el siglo XVI hasta la actualidad. Entonces podríamos decir, que este fenómeno de transitismo ha producido un impacto ambiental que aún se mantiene. Ello podríamos calificarlo como una de nuestras grandes debilidades en el tema de la posición geográfica.

Obviamente, la posición geográfica de nuestro país es una de nuestras grandes fortalezas, no obstante también ha generado oportunidades: Fue un aspecto importante para considerar la construcción del Canal. Pero para ello se vio amenazado el país desde el punto de vista ambiental, político y económico, entre otros, porque se ha tenido que partir de la destrucción y explotación de recursos o capital humano, naturales, la tierra, el agua, la energía; generado claro está: por las relaciones provenientes del medio natural, socioeconómico de la Región Interoceánica.

Esta situación evidentemente ha debilitado al resto del país. Lo vemos claramente en la estructura de organización territorial que contrasta los paisajes socio naturales del corredor Atlántico Pacífico de la ruta canalera y el interior. Esta situación, por supuesto, no afecta sólo al Canal; por el contrario, se extiende a otros aspectos: la posibilidad misma de que el país pueda encarar la crisis del agua, el tema energético.

Estaremos preparados para la creación de ventajas efectivas de aprovechamiento de nuestros recursos naturales, humanos económicos, no sabemos, pero lo cierto es que se nos ha moldeado de esta manera y ya es hora de que busquemos nuevas alternativas, para encarar los desafíos que se avecinan.

Hemos expuesto aquí, a manera de conclusión, más que nada el aspecto ambiental, puesto que es el que de una u otra forma nos afecta y que en esencia es la base de nuestro desarrollo, por ello debemos de hacer un uso, administración, mantenimiento y protección con responsabilidad, pero hay que empezar ya.

## **R e c o m e n d a c i o n e s**

Definitivamente que el Canal de Panamá es parte importante del desarrollo nacional. Que nuestra posición geográfica ha garantizado el predominio de ese transitismo que nos ha traído beneficios, pero también desaveniencias. No obstante es importante que miremos con luces largas: a futuro lo que tenemos y entender que los beneficios pueden ser permanentes si como ciudadanos, actuamos con responsabilidad; si como gobernantes se toma conciencia de estos usufructos y se aprovechan adecuadamente sin miramientos político-partidistas o de conveniencia.

Es hora que entendamos que no se trata de lo que me conviene como persona, sino que es lo que nos conviene como país. La Ampliación del Canal es un hecho hoy, precisamente porque como panameños tomamos la mejor decisión para beneficiarnos, tanto las presentes y futuras generaciones de panameños que manejarán los recursos del Estado. Que a pesar de no ser una decisión tan conveniente, ya que no escogimos posibilidades, fue una decisión única, no existían opciones.

Estamos convencidos que el mejor recurso con el cual puede contar una nación es su gente, su población educada; lo demás es añadidura. Esa educación debe ser en valores, en conciencia cívica, en el cuidado del ambiente, basado en el respeto al derecho ajeno, la tolerancia y la solidaridad.

Partimos de la premisa de que el Canal ha contribuido significativamente al progreso del país; así también a nivel mundial, el mismo proporciona una vía de tránsito corta y relativamente barata entre el Atlántico y Pacífico y viceversa;



estos dos grandes océanos, han influido considerablemente sobre los patrones de comportamiento del comercio mundial, ha impulsado el crecimiento y la expansión económica en los países desarrollados, así como a muchas áreas remotas del Mundo.

Recomendamos que esta misma dinámica se refleje en nuestro país, a partir de los beneficios que pueda ofrecer la vía interoceánica. Es preciso que cada vez los panameños nos intereseamos por los estudios geográficos e históricos del país, para lograr un conocimiento amplio de nuestra sociedad, sus orígenes, evolución, actualidad y perspectivas.

Que se tomen en cuenta las observaciones y análisis geográficos del territorio, para evitar situaciones que lamentar, por decisiones inconsultas. El geógrafo es la persona llamada a realizar los respectivos análisis de ordenamiento y planificación territorial del espacio.

La Región Interoceánica, el Canal de Panamá, sus componentes bióticos y abióticos deben ser considerados como elementos básicos en el desarrollo nacional, impulsar planes académicos sobre el cuidado ambiental como eje transversal desde los primeros años de la educación primaria. Debemos generar discusiones con respecto al tema del transporte hemisférico, la seguridad y el ambiente. La posición del país y el Canal frente a estos retos y hacer docencia en cuanto al cuidado que debemos tener, ya que el Canal puede verse amenazado no solo por fuerzas exógenas sino también por nosotros mismos.

## **BIBLIOGRAFÍA**

### **Libros, revistas, publicaciones y otros.**

ACP-ANAM. Convenio ANAM - ACP. **MONITOREO DE LA CUENCA DEL CANAL.** Agosto de 2005.

Araúz Brown, Harry y otros. **LA OTRA CUENCA DEL CANAL: ¿Oportunidad o Amenaza?** Ceaspa, 2000.

Araúz, Virgilio. **EL TRATADO DE NEUTRALIDAD.** Análisis, notas y edición por el Autor. Panamá 2003. 60 páginas.

Área de Libre Comercio de Las Américas. **DECLARACIÓN DE PRINCIPIOS: Pacto para el Desarrollo y la Prosperidad: Democracia, Libre Comercio y Desarrollo Sostenible en las Américas.** En: Primera Cumbre de las Américas del 9 al 11 de diciembre de 1994.

Arias, Harmodio, Fábrega Octavio y Otros. **INFORME DE LA COMISIÓN DE POLÍTICA INTERNACIONAL: Rendido el 20 de septiembre de 1960 al Presidente Electo de la República 1960-1964, Don Roberto F. Chiari.** En: Anuario de Derecho. Órgano de la Facultad de Derecho y Ciencias Políticas de la Universidad de Panamá. Año V, N° 5, 1961-62.

Arias Pizza, Gilberto. **DESARROLLO ECONÓMICO: El salto al primer mundo no depende solo del Canal.** En: Consenso, año 1, N° 2 de septiembre de 2006.

Asamblea Legislativa. **LEY N° 19 ORGÁNICA DE LA AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ DEL 11 DE JUNIO DE 1997.** Por la que se organiza la Autoridad del Canal de Panamá.

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. **PROPUESTA DE AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ: Proyecto del Tercer Juego de Esclusas.** 25 de abril de 2006. 76 páginas.

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. **INFORME DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ.** Reunión de la Junta Directiva, Proyectos, 25 de septiembre de 2000.

ACP. **INFORMES ANUALES: 2002, 2003, 2004, 2005.**

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. (ACP). **EL CANAL Y SU EFECTO ECONÓMICO MULTIPLICADOR.** En: Publicación mensual El Faro del 10 al 23 de diciembre. Panamá, 2004.

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. (ACP). **ESTUDIO DEL IMPACTO ECONÓMICO DEL CANAL EN EL ÁMBITO NACIONAL**. Mayo de 2006. Resumen Ejecutivo.

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ. Suplemento El Faro, del 11 al 24 de mayo de 2007.

Carrillo, Javier y Lugo, Eduardo. **PANAMAX VS. POST PANAMAX**. En: La Prensa, Sección Industria Marítima, por y Eduardo Lugo, 10 de agosto del 2004, p. 40-A.

Castillero Calvo, Alfredo. **LA RUTA TRANSÍSTMICA Y EL CANAL DE PANAMÁ: Manual para estudiantes de la Maestría En Estudios Internacionales Sobre La Región Interoceánica y el Canal de Panamá**. Instituto de Estudios del Canal, Panamá Universidad, 1998.

Castillero Calvo, Alfredo. **TRANSITISMO Y DEPENDENCIA: El caso del istmo de Panamá**. En: NUEVA SOCIEDAD N°. 5 MARZO - ABRIL 1973, PP 35-50. Primer Congreso Centroamericano de Historia Demográfica, Económica y Social, San José, Costa Rica, 1973.

CEPAL - NACIONES UNIDAS. **RESUMEN EJECUTIVO DEL PERFIL DE SISTEMAS REGIONALES DE TRANSPORTE EN LAS AMERICAS**. 10 de diciembre de 1998. Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental - ITHO.

Cogley Q., J. Plinio. **EL NUEVO ORDEN MUNDIAL: Económico-Ecológico, Militar-Político**. Centro Regional Universitario de Azuero. 1992. 357 páginas.

COMISION DE LIBRE COMERCIO DEL TLCAN. **CELEBANDO UNA DÉCADA DEL TLCAN**. Declaración Conjunta. Montreal, Canadá, 7 de octubre del 2003.

Congreso Universal del Canal de Panamá. **COMPENDIO**. 7-10 DE SEPTIEMBRE DE 1997. Centro De Convenciones ATLAPA, Panamá, 1997. 202 páginas.

CONTRALORÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ. **CENSOS DE POBLACIÓN Y VIVIENDA**. Año 2000.

E. Fabián; Escobar; María Cristina V. **GEOGRAFÍA GENERAL**. Editorial Mc GRAW-HILL. 1994.

EL FARO Autoridad del Canal de Panamá, Volumen IV, No. 24, del 28 de noviembre al 11 de diciembre de 2003.

El FARO Autoridad del Canal de Panamá. Panamá del 5 al 18 de marzo de 2004.

EL FARO Autoridad del Canal de Panamá, Volumen V, No. 11, del 28 de mayo al 10 de junio de 2004.

EL FARO Autoridad del Canal de Panamá, Volumen V, No. 13, del 25 de junio al 8 de julio de 2004.

EL FARO Autoridad del Canal de Panamá, Volumen V, No. 14, del 9 al 22 de julio de 2004.

EL FARO Autoridad del Canal de Panamá, Volumen V, No. 21, del 15 al 28 de octubre de 2004.

EL FARO Autoridad del Canal de Panamá, Volumen V, No. 26, del 24 de diciembre al 6 de enero de 2005.

El Panamá América. **PRINCIPALES CORREDORES INTEROCEÁNICOS EN LAS AMÉRICAS.** En: Sección Finanzas, Página C-1. Noviembre 11 de 2006.

Gandásegui, Marcos. **CANAL DE PANAMÁ, LOS RETOS QUE ENFRENTA EL PAÍS Y EL CANAL.** En: Revista Tareas, No. 113, Centro de Estudios Latinoamericanos, (CELA) p. 39-52, Panamá, 2003.

García, Pelayo, Ramón. **DICCIONARIO USUAL ENCICLOPÉDICO, LARROUSE.** Impreso en México, 6ta edición, 1985.

Giudice Baca, Víctor. **TEORÍAS GEOPOLÍTICAS.** En: Gestión en el Tercer Milenio, Rev. De Investigación de la Facultad de Ciencias Administrativas, UNMSM (Vol. 8, N° 15, Lima, Julio 2005).

Hardt, Michael, Negri, Antonio. **IMPERIO.** Editorial Paidós: Estado y Sociedad. España 2002. 431 páginas.

Hernández, Sampieri Roberto y Otros. **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN,** II Edición, Editorial McGraw-Hill, México 1998.

Heckadon-Moreno. Stanley. **PANAMÁ: Puente Biológico.** Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales. Imprelibros S.A. 260 páginas.

Hoffman, Jan. **TENDENCIAS EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO Y SUS IMPLICACIONES PARA AMÉRICA LATINA.** AAPA, octubre, 2000.

Hughes, William. **IMPACTO DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL DE PANAMÁ** Edición Centro de Asistencia Legal Popular (CEALP), Impreso en Panamá, 2002.

Info Marítima. Número 1811. En: **RELEVANCIA DE PANAMÁ EN LA INDUSTRIA MARÍTIMA Y SU IMPACTO EN LA CADENA LÓGISTICA DE SUMINISTROS.** Año LXXXV, Argentina, noviembre de 2008.

Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia. **ATLAS NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ,** 2007.

Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia. **ATLAS NACIONAL DE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ,** 1988.

Instituto Geográfico Nacional Tommy Guardia. Hoja Síntesis Geográfica Edición 4, 2005.

La Prensa: Martes Financiero en su edición N° 567 de 10 de febrero de 2009.

La Prensa. **APORTES DEL CANAL SUMAN MIL 859 MILLONES.** Sección Negocios, 3 de enero de 2005, p. 29A.

Le maître, Eduardo. **PANAMÁ Y SU SEPARACIÓN DE COLOMBIA.** Bogotá; Pluma, 1980.

Len Ríos, Felipe. **¿ES PRIMERO LA AMPLIACIÓN DEL CANAL O EL TERCER JUEGO DE ESCLUSA?** En: La Prensa, Sección Opinión. 1 de junio del 2004, p. 40-A.

Mc.Cullough, David. **EL CRUCE ENTRE DOS MARES: La creación del Canal de Panamá.** México; Láser, 1984.

Mckay, Alberto. **GEOGRAFÍA DE PANAMÁ,** Universidad de Panamá, 1991-92.

Mckay, Alberto Arturo. **GEOGRAFÍA FÍSICA DE PANAMÁ,** Departamento de Geografía, Facultad de Humanidades, Universidad de Panamá. Panamá 2004.

Mckay, Alberto. **LA ESTRUCTURA DEL ESTADO PANAMEÑO Y SUS RAÍCES HISTÓRICAS.** En: Colección Ricardo Miró-Premio Ensayo 1998, INAC. Editorial Mariano Arosemena. 1999.

Ministerio de Comercio e Industrias. MICI. **MINISTRA PORRAS AFIRMA QUE CONTÍNUA A LOS MÀS ALTOS NIVELES CONVERSACIONES SOBRE TPC CON EE.UU.** En: Conferencia de Prensa del MICI, 20 de febrero de 2009.

Novoa, Melissa. **INDUSTRIA MARÍTIMA SE ACOPLA A MAL TIEMPO.** En: La Prensa, suplemento: Martes Financiero en su edición N° 567 de 10 de febrero de 2009.

OEA. **TRATADOS SOBRE EL CANAL DE PANAMÁ SUSCRITOS ENTRE LA REPÚBLICA DE PANAMÁ Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA: Documentos de ratificación.** Washington: OEA Secretaria General, 1979.

Pedreschi, Bolívar. **NACIONALISMO PANAMEÑO Y LA CUESTIÓN CANALERA.** Panamá; Tareas, 1976.

Plan Regional y Plan General de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá Ley 21 de 2 de junio de 1997.

Quijano, Guillermo. **EL COSTO Y VIABILIDAD DE LA AMPLIACIÓN DEL CANAL.** En: LA Prensa, Sección Opinión, 18 de marzo de 2003.

R. H. y J. L. Stewart, W. P. Woodring. **MAPA GEOLÓGICO DEL CANAL DE PANAMÁ Y SUS ALREDEDORES: Escala 1: 1, 000,000.** Servicio Geológico de los Estados Unidos, 1980.

Sabonge Rodolfo, Sánchez, Ricardo J. **EL CANAL DE PANAMÁ EN LA ECONOMÍA DE AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE.** En: Colección de Documentos de Proyecto de la ONU, CEPAL Y ACP.

Sampieri, Roberto **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.** Segunda Edición, Mc Graw Hill, Impreso en México, 1999.

Sánchez, María Eugenia de. **EL VALOR DE LA RUTA POR PANAMÁ.** En: El Faro, Volumen VII, Nº 11. Del 9 al 22 de junio de 2006. APC., p. 7

Secretaría de Cumbres de las Américas, Washington, DC. Organización de Estados Americanos (OEA), 2006.

Stiglitz, Joseph E. **EL MALESTAR DE LA GLOBALIZACIÓN.** Traducción de Carlos Rodríguez Braun. Ediciones Generales Santillana, enero 2007. 447 páginas.

STRI - USAID - ANAM. **PROYECTO MONITOREO DE LA CUENCA HIDROGRÁFICA DEL CANAL DE PANAMÁ.** 1999.

Tellez, Luis. **NI CARRETERA NI CANAL EN EL ISTMO DE TEHUANTEPEC.** En: Organización Editorial Mexicana, 2 de marzo de 2007.

Transparencia International (TI), Capítulo de la República de Panamá. **UN PROGRAMA DE LA FUNDACIÓN PARA LA LIBERTAD CIUDADANA.** Año XI, diciembre de 2008. En: La Prensa, martes 16 de diciembre de 2008.

UPAN, UTP, USMA, Instituto del Canal y Otros. **EL CANAL DE PANAMÁ EN EL SIGLO XXI: Encuentro Académico Internacional Sobre el Canal de Panamá.** 4 al 5 de septiembre de 1997. Panamá 1998. 404 páginas.

UNTAD REVIEW OF MARITIME TRANSPORT. **Informe 2004.**

Vicerrectoría de Investigación y Postgrado. **REGLAMENTO DE TESIS DE GRADO.** Panamá 1998. 89 páginas.

### **Bibliografía virtual.**

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, (ACP). En: **SECCIÓN: INVESTIGADORES Y ESTUDIANTES.** <http://www.pancanal.com>

AUTORIDAD DEL CANAL DE PANAMÁ, (ACP). **UNA AMPLIACIÓN VERDE: Rescate Arqueológico.** En: AVANCES DEL PROGRAMA DE AMPLIACIÓN: Informe al país. [www.Pancanal.com](http://www.Pancanal.com), julio de 2008.

Cabrero G., Julio y Richard M. Miguel. **METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN 1.** (Colaboración de Nieves Martínez López). En [www.aniorte-nic.net](http://www.aniorte-nic.net)

Celi, Pablo. **¿LA SEGURIDAD HEMISFÉRICA: Un Sistema en Crisis o en Ciernes?** En: Red de Seguridad y Defensa en América Latina. Presentado en el Seminario Internacional Procesos de Cumbres: Gobernabilidad, Seguridad y participación de las OSC's, FLACSO-Chile, marzo de 2004. <http://www.resdal.org>

División de Comunicación Corporativa de la Autoridad del Canal de Panamá. En: **Info@pancanal.com**

Embajada Alemana en México. **ECONOMÍA Y COMERCIO DE LA REPÚBLICA FEDERAL DE ALEMANIA.** En: <http://www.mexiko.diplo.de>

Enciclopedia Libre en Español. En: GNU Free Documentation License 1.2. Web recomendada <http://club.telepolis.com/geografo/general/corrientes.htm>

Glagovsky, Hugo Esteban. **¡ESTO ES FODA!** En: Centro de Tesis, Documentos, Publicaciones y Recursos Educativos. Monografias.com S.A. 1997, <http://www.monografias.com>

Grupo Editorial Milenio. **CRISIS INTERNACIONAL GENERA CAÍDA DEL 5 % EN TONELAJE DE CARGA EN EL CANAL DE PANAMÁ.** En: [www.milenio.com](http://www.milenio.com), México 7 de marzo de 2009.

<http://iris.cnice.mec.es/kairos/temas>



<http://www.clarksons.uk/>

<http://www.el-mundo.es/ada>

<http://www.iss-shipping.com/transits/panama/8.htm>

<http://www.joc.com>

<http://www.oas.org/juridico/spanish/Docu6.htm>

<http://www.orbi.net/Pancanal/public/general/overview.htm>

<http://www.oas.org/Juridico/spanish/Tratados/b-58.html>

<http://www.pancanal.com>

<http://www.puertoalgeciras.org/2008/11/transporte-maritimo-de-china-gravemente.html>. **EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE CHINA GRAVEMENTE AFECTADO POR LA CRISIS.** En: China Economía Puertos Transporte. 28 de noviembre de 2008.

Jordán Serrano, Wilfredo. **ESTUDIOS DE LA ACP CONSIDERAN NECESARIA LA EXPANSIÓN: Canal es operativo hasta el 2012.** En: <http://mensual.prensa.com/mensual/contenido/2005/02/23/hoy/portada/141949.html>

Manfredo, Fernando. **LAS REPERCUSIONES A CORTO Y LARGO PLAZO DEL TERCER JUEGO DE ESCLUSAS.** En: [www.oei.org.co/nuevo%20sii/nentrega2/art02.htm](http://www.oei.org.co/nuevo%20sii/nentrega2/art02.htm)

Martínez Cárdenas, Rogelio y otros. **MÉXICO ANTE EL TLC,** Biblioteca Virtual de Derecho, Economía y Ciencias Sociales. En: <http://www.eumed.net>.

Microsoft Corporation. En: **ENCICLOPEDIA ENCARTA. Microsoft Encarta 2003.** 1993-2002.

Organización de Estados Americanos. **TEMAS PRIORITARIOS DE LA OEA.** En: Departamento de Comunicaciones e Imagen Institucional. El proceso de Cumbres de las Américas, junio de 2006. <http://www.oas.org>

Sistema Económico Latinoamericano y del Caribe. **ASAMBLEA DE LA OEA EN PANAMÁ SE CENTRA EN ENERGÍA Y DESARROLLO.** En: Prensa, <http://www.sela.org>

#### **Instituciones y Organismos nacionales e internacionales.**

Archivos ORPE, Biblioteca Interamericana Simón Bolívar de la Universidad de Panamá.

- Autoridad del Canal de Panamá. ACP.
- Autoridad Marítima de Panamá. AMP
- Autoridad Nacional del Ambiente. ANAM
- Biblioteca Interamericana Simón Bolívar de de la Universidad de Panamá.
- Biblioteca Nacional Ernesto J. Castillero R. Parque Recreativo de San Francisco.
- Comisión Interinstitucional de la Cuenca Hidrográfica del Canal de Panamá de la Autoridad Nacional del Ambiente. (CICH)
- Departamento de Derecho Internacional. Organización de Los Estados Americanos, Washington D.C. Resoluciones de la Asamblea General.
- Facultad de Administración Pública. Departamento de Relaciones Internacionales.
- Facultad de Economía. Universidad de Panamá.
- Facultad de Humanidades, Departamento de Geografía. Universidad de Panamá.
- Instituto del Canal y Estudios Internacionales. Universidad de Panamá.
- Instituto de Geociencias. Universidad de Panamá.
- Instituto Smithsonian de Investigaciones Tropicales. (STRI).
- Ministerio de Comercio e Industrias. MICI
- Ministerio de Economía y Finanzas.
- Ministerio de la Presidencia de la República de Panamá.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de México.
- Ministerio Federal de Relaciones Exteriores de Alemania.
- Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Panamá.
- Museo del Canal Interoceánico del Canal de Panamá.
- ONU, Panamá.

## **A N E X O S**

**CUADRO N°155. PRINCIPALES CORREDORES INTEROCEÁNICOS EN LAS AMÉRICAS.**

<b>CORREDOR INTEROCEÁNICO</b>	<b>CARACTERÍSTICA</b>
<b>Istmo de Tehuantepec</b>	Ubicado en México, se planea construir una autopista de cuatro carriles de 441 kilómetros. Estos carriles sería utilizados para transportar carga por camiones
<b>Sistema multimodal norteamericano</b>	Utilizado para transportar carga desde el puerto de Los Ángeles en la costa Oeste; hacia los principales puertos de la costa Este, principalmente New York, y New Orleans. Está integrado por puertos, camiones y ferrocarriles. Desde Los Ángeles a New York hay 3,362 kilómetros.
<b>Canal de Panamá</b>	Tiene 80 kilómetros de largo del Atlántico al Pacífico. Un barco requiere de 8 a 10 horas para completar el tránsito. Por esta vía pasa el 5 % del comercio mundial.
<b>Canal Pluvial Orinoco- Meta</b>	En ambos ríos hay una distancia de 3,140 kilómetros. Actualmente esta corredor es utilizada para cabotaje interno de Colombia. (No se ha construido)

**Fuente:** Principales Corredores Interoceánicos en las Américas. En: El Panamá América Sección Finanzas. Página C-1. 11 de noviembre de 2005.

**ENTREVISTA: Marzo de 2009**

**TEMAS: Geografía, Geopolítica, Seguridad Hemisférica, Economía y Comercio.**

1. **Cómo considera la Política Exterior panameña, pasada, presente en torno al Canal, el país mismo y Los Estados Unidos de América.**

**Profesor Euclides Tapia.**

La Política ha sido positiva. Si hablamos de pasado, se logró la recuperación del Canal de Panamá y sus áreas adyacentes. O sea fue una política que dio puntos positivos al país. Actualmente se está haciendo lo correcto toda vez que el Referéndum, permitió la Ampliación del Canal, ello hace que la vía Interoceánica, mantenga un nivel de competitividad alto en la medida en que logre ampliarse o que se logre el Tercer Juego de Esclusas de alto nivel. Desde ese punto de vista veo ambas políticas pasadas y presentes, positivas.

**Profesor Luis Fitzgerald. ¿Cómo considera la Política Exterior panameña, pasada, presente en torno al Canal, el país mismo y Los Estados Unidos de América?**

Bueno con respecto a lo que es el Canal de Panamá, percibo que el país no ha definido una política clara en cuanto al funcionamiento de la vía Interoceánica. La política exterior panameña ha estado un poco desligada a la importancia del Canal de Panamá ante el comercio mundial y regional. Allí existe como una especie de ambigüedad, ha podido establecer una política exterior en este tema, pero no lo ha logrado y ha querido tener el Canal aislado o separado de lo que es el comercio o de la Política Exterior. Con respecto a Los Estados Unidos, si mantiene lazos cordiales con respecto al funcionamiento del Canal y Los Estados Unidos ha declarado que se mantiene confiado del manejo del mismo en manos panameñas. Aunque ellos nunca van a descuidar esa influencia que en un momento dado al cual ellos pueden ejercer con respecto al funcionamiento de la vía Interoceánica. Existe una política exterior panameña complaciente hacia Los Estados Unidos de los años noventa para acá. En la década de los años 70, con respecto a las luchas por la recuperación de la soberanía si hubo una posición más independiente, tercermundista, impulsada por el General Omar Torrijos con respecto a los intereses norteamericanos y la lucha de los panameños por su recuperación que culminó con la firma de los Tratados de 1977. La Invasión a Panamá y la década de los ochenta, que fue una década de muchas crisis políticas, social y económico donde el General Manuel Antonio Noriega, más que todo engañó al pueblo con un falso nacionalismo y lo que buscaba era que el país y el pueblo lo protegiesen. Después de la Invasión y esto si tenemos que dejarlo un poco claro: Los

norteamericanos establecieron una agenda, Panamá, y la misma se ha cumplido independientemente del gobierno que ha surgido y se sigue cumpliéndose a cabalidad. Aquí no hay duda de cuál ha sido la política exterior panameña, ha sido una política evidentemente determinada por los intereses norteamericanos.

**Amael Monroe. ¿Podríamos decir complaciente?**

**Prof. Fitzgerald.** Desde luego que sí, complaciente, por parte de Panamá hacia Los Estados Unidos.

**Amael Monroe.** Indistintamente del gobierno que sea...

**Prof. Fitzgerald.** Indistintamente del gobierno que sea. Inclusive en algunos temas de Latinoamérica, vemos que la posición panameña ha respondido íntegramente a la posición norteamericana. Pareciera ser que; el que sube...; ya sabe lo que tiene que hacer, ya sabe hacia dónde debe llegar.

**Amael Monroe.** Profesor Fitzgerald, con respecto a lo que Usted señala, muchas veces se hacen críticas con respecto a que el Presidente que el gobierno norteamericano quiere es aquel que en un momento dado ha estudiado en su territorio o que mantienen cierto nexo; y es un fenómeno que se ha venido repitiendo plenamente en los últimos veinte años, por ejemplo: Guillermo Endara, estudio en Los Estados Unidos, Ernesto Pérez Balladares, igual y la Señora Mireya Moscoso al igual que el Señor Martín Torrijos. Inclusive este señor Martinelli, estudió en Los Estados Unidos. La única que no ha estudiado en Los Estados Unidos es la Señora Balbina Herrera, y se le suma una situación: los nexos que esta mantuvo con la dictadura, puede ser óbice para que la misma logre alcanzar la Presidencia, tomando en cuenta que actualmente la misma es candidata a la presidencia de la República. Aparte de las condiciones que se han generado en materia política comercial, por parte de algunas figuras públicas del actual gobierno que según Los Estados Unidos impiden que se logre una real y efectiva ratificación de los TPC; porque tienen algunos temas pendientes post-invasión. ¿Qué opina Usted de ello?

**Prof. Fitzgerald.** Claro que sí, mira, por ejemplo, como tú has señalado: el Señor Martinelli, goza de la complacencia y confianza norteamericana. Y es curioso que precisamente la toma de posesión del Señor Obama el 20 de enero, coincide con la conformación de la alianza hacia la presidencia: Martinelli-Varela. O sea; todos ellos han estado detrás de que, precisamente sea éste el futuro Presidente de Panamá, lo ven como ganador y se sienten más seguros, confiados o cómodos con los intereses económicos de Martinelli, que con la presencia de la Señora Balbina Herrera, que quiérase o no; mantiene un postura de izquierda, chavistas, y eso no se puede negar. Los Estados Unidos evidentemente no van a permitir en la región centroamericana y mucho menos en Panamá un gobierno que no responda a sus intereses. Aunque sea una política de amistad y de buenas relaciones sus intereses siempre están primero.

**Profesor Juan Antonio Tack.** ¿Cómo considera la Política Exterior panameña, pasada, presente en torno al Canal, el país mismo y Los Estados Unidos de América?

Panamá sólo ha tenido una política exterior PROPIA, CLARA, DEFINIDA y NACIONALISTA durante el periodo de Octubre de 1968 hasta julio de 1982, bajo la conducción del General Omar Torrijos Herrera. Durante el periodo de Noriega no hubo ni siquiera política exterior clara y después de la invasión de diciembre de 1989 la política exterior de los sucesivos gobiernos ha estado supeditada a *"no disgustar a los Estados Unidos"*.

**Profesor Julio Yao.** ¿Cómo considera la Política Exterior panameña, pasada, presente en torno al Canal, el país mismo y Los Estados Unidos de América?

Las relaciones internacionales de Panamá ya dejó de ser política exterior, porque no se fundamenta en los intereses nacionales. No se defiende la soberanía; no se resuelven problemas con Estados Unidos ni se tiene definición alguna, que no sea simple rechazo, de nuestras relaciones con Suramérica. El proyecto de ampliación del Canal es para satisfacer, en primer lugar, a Los Estados Unidos, y luego, la demanda presunta de mayores tránsitos. En suma, nada que indique que Panamá tiene independencia en materia canalera.

**2. ¿Qué importancia o interés positivo o negativo, pueden tener lo Tratados de Promoción Comercial para el país y por ende para el Canal de Panamá?**

**Dr. Euclides Tapia.**

Bueno, podríamos decir que el tratado es ventajoso toda vez que crea un mercado importante con alto poder adquisitivo que nos beneficia a nosotros, de manera estable y permanente; o sea no dentro de la Iniciativa de la Cuenca del Caribe que es una concesión comercial unilateral de Los Estados Unidos a los países de la región que así como la da la puede quitar. Sin embargo un Acuerdo de Libre Comercio o Tratado de Promoción Comercial, mantiene más madura las relaciones comerciales y con cierto nivel de estabilidad. Por otra parte, no todo es positivo, por ejemplo, las repercusiones inmediatas serían en las finanzas públicas, porque tenemos entendido que alrededor de unos trescientos millones de dólares se cobran en impuestos o aranceles a los productos norteamericanos que se introducen al país. Una vez el acuerdo sea ratificado y haya entrado en vigencia, los aranceles caerán en cero y dejarán de percibirse y había que hacer readecuaciones, esto explica un poco cómo el gobierno anterior y el actual han hecho reajustes en las finanzas públicas, (reformas tributarias); justamente previendo todas estas cosas, para que en un eventual acuerdo comercial con Los Estados Unidos, había que buscar la fórmula para recuperar ese hueco que harían esos B/.300, 000,000 que no se iban a percibir. O sea que están viviendo una bonanza económica, que justamente ya empieza a declinar y que en el momento de ratificarse el Tratado se va a sumar producto de que va a desaparecer esa entrada.

Con respecto al Tratado de Promoción Comercial y el Canal de Panamá, desgraciadamente Los Estados Unidos aprovecha cualquier acuerdo comercial, como los que negocia con los países de la región, para imponer o introducir elementos que no tienen nada que ver con la parte comercial, fundamentalmente temas de seguridad. Entonces esto desvirtúa y hacen exigencias, imponen cláusulas como por ejemplo la de poder realizar inspecciones a los buques extranjeros, toda vez que fondeen en los puertos norteamericanos y según ellos ponen en peligro la seguridad de Los Estados Unidos. Pero eso también puede conspirar con el libre tránsito por el Canal de Panamá; un país no considera correcto que le estén revisando sus embarcaciones y eso puede perjudicar el volumen de tránsito que eventualmente este pasando por nuestro Canal; eso puede traer quejas, aparte de que los Estados Unidos no negoció con Panamá el Tratado de Libre Comercio o TPC, bilateralmente, porque le dio la gana; o sea nosotros, como todos sabemos: negociamos con ellos al margen de Centroamérica y eso no fue casual. Esto se explica o tiene una razón de ser y es que Panamá es el único país que tiene un Canal que no lo tiene ningún país de la región y un Canal en perspectiva de modernizarse radicalmente con la construcción de un Tercer Juego de Esclusas.

Entonces ellos están intentando que en este tratado se le dé participación en ventaja de otros países en cuanto a la inversión y las propuestas que hagan ellos en cuanto a su interés de participar del proyecto. O sea que se consideren a Los Estados Unidos por encima de otro país; aunque el otro país; pueda a menor costo y mejor calidad, presentar una propuesta para las diferentes fases de la Ampliación, eso es lo que puede explicar el porqué ellos negociaron con Panamá, por razones comerciales o económicas primordialmente, que ellos amarraron en este acuerdo.

**Prof. Fitzgerald. ¿Qué importancia o interés positivo o negativo, pueden tener lo Tratados de Promoción Comercial para el país y por ende para el Canal de Panamá?**

Bien, el Canal de Panamá tiene su función básica que es de servicio. Entre más grande o mayor sea el intercambio comercial en el Mundo mayor serán sus ingresos, o sea mayor beneficios para el Canal de Panamá. Claro el Canal de Panamá todo lo que signifiqu

intercambio de mercancías, comercio en el mundo; a él le va a beneficiar, no hay duda en eso. Con respecto a Panamá, si nosotros observamos como ha sido la relación comercial del país con aquellos con los cuales ha firmado acuerdos comerciales; es desfavorable. En las investigaciones que he realizado a nivel institucional como fue en el Ministerio de Comercio e Industria el Departamento que tiene que hacer con Comercio Exterior, formulé lo siguiente:

*¿Por qué Panamá, firma TLC con esos países si la balanza comercial era desfavorable para el país?*

\_\_\_ Básicamente ellos plantean tres argumentos en principio. El primero de ellos es que si nosotros no tenemos relaciones comerciales con ellos aún así los productos seguirán girando; pero con un impuesto superior y con un producto más caro; que al tener un TLC, por lo menos esos productos, esos mismos productos seguirán ingresando al país; pero libres de impuestos y por lo tanto a un precio inferior.

\_\_\_ El segundo argumento de ellos es que le dan la oportunidad a los agricultores o a los productores y a los industriales panameños de colocar producto en el país con el cual mantienen un Tratado de Libre Comercio, es decir: Eso va a depender ya de los panameños y su capacidad de vender o colocar sus productos a esos países.

\_\_\_ La tercera ventaja o argumento es la inversión: Porque siempre en los tratados se habla de la inversión y las facilidades que se les dan a los países.

En esencia estos son los tres argumentos que sostienen en Comercio e Industria con respecto a lo positivo.

Permite la introducción del producto en cualquier período y le da facilidades a los panameños de exportar y la inversión que de su país pueda venir a Panamá, y que en el futuro esa relación comercial ahora desventajosa pueda ser favorable a Panamá.

**Profesor Juan Antonio Tack.** Qué importancia o interés positivo o negativo, pueden tener lo Tratados de Promoción Comercial para el país y por ende para el Canal de Panamá?

Un Tratado de Promoción Comercial puede ser beneficioso para los pequeños pero fuertes grupos económicos en cada uno de los dos países que tengan intereses directos en los diferentes rubros del intercambio comercial.

**Prof. Julio Yao.** ¿Qué importancia o interés positivo o negativo, pueden tener lo Tratados de Promoción Comercial para el país y por ende para el Canal de Panamá?

El TPC es perjudicial para Panamá y seguramente traerá cláusulas o compromisos que aseguren los intereses de Los Estados Unidos.

3. Cree Usted que Los Estados Unidos espera reacciones por parte de Panamá, para hacer alguna aplicación al Tratado de Neutralidad, tomando en cuenta la Seguridad del Canal de Panamá.

**Dr. Euclides Tapia.** Panamá no va a buscar nada. Motivos para provocar a Los Estados Unidos, de manera tal que ellos quieran intervenir, no creo, a sabiendas de que eso conlleva; no creo que nosotros crearemos condiciones. En este tema el problema que veo es más bien de tipo externo al Canal, como ataque de las FAR, y en ese evento si tienen que mantener la seguridad canalera lo van a hacer.



**Amael Monroe.** Profesor Tapia, cuando Usted se refiere a las FAR, entra el tema del terrorismo internacional. Pero esto como un hecho aislado.

**Profesor Tapia.** ¡Claro!, aunque, bueno yo siempre he sido de la tesis de que la Política Exterior panameña debe manejarse con mucho cuidado, porque Los Estados Unidos como principal potencia mundial tiene muchos enemigos, particularmente en el área de los países del mundo musulmán en razón de su política con respecto a Israel, entonces la postura a priori, por parte de Panamá en relación a la posición norteamericana, si mañana se declara una guerra en tal o cual país de la región en cuestión y nosotros salimos inmediatamente sumándonos a esa postura, olvidándonos de nuestra singular posición geográfica, de que debemos de tratar de mantener una política equidistante, ello, en evidencia, pone en peligro la seguridad del país. Por que atacar a Panamá, significa atacar a Los Estados Unidos y un ataque de naturaleza, terrorista no necesariamente tiene que ser en territorio estadounidense, puede ser en un costado, que afectaría sensiblemente el comercio con Los Estados Unidos y eso dependería si Panamá lo provoca y resulta que el Canal es indefendible y no sólo el Canal; sino la parte concerniente a la cuenca hidrográfica, específicamente el Lago Gatún; un atentado, algo que ponga en peligro la vida, la calidad del agua, cualquier cosa: Es más, ni quisiera decir esto en público, pero Panamá tiene que cuidarse mucho en su postura exterior, porque es muy vulnerable a un ataque terrorista.

**Amael Monroe.** Quizás por hacerle a otras naciones, como plantea Usted, Los Estados Unidos, principal potencia y con esa cantidad de enemigos en caso de los países de oriente pueden crear las condiciones de repente para que se dé.

**Dr. Tapia.** También, puede ser.

**Profesor Luis Fitzgerald.** ¿Cree Usted que Los Estados Unidos esperan reacciones por parte de Panamá, para hacer alguna aplicación al Tratado de Neutralidad, tomando en cuenta la Seguridad del Canal de Panamá?

Bien, cuando el Canal pasó a manos panameñas, cuando se negociaba, Los Estados Unidos dudaban mucho de la capacidad panameña de manejarlo, de administrarlo. El Tratado de Neutralidad responde, precisamente a ese interés norteamericano de garantizar su intención, de cuál era la realidad en ese momento de garantizar su derecho de intervenir. La misma cláusula del Tratado lo establece para dar su reapertura en caso de que fuera cerrado en caso de que estuviera amenazado y Panamá tuvo que aceptarlo. Habría que ver que si en el desarrollo de los acontecimientos y con el paso del tiempo Panamá, pueda negociar con Los Estados Unidos de que no es necesaria la existencia de ese tratado. Claro en ese momento de Panamá, las mismas empresas navieras estaban muy dudosas de la capacidad de los panameños de administrar el Canal; sin embargo hemos demostrado todo lo contrario. Yo si pienso que a futuro Panamá, así como lo que se logró con el Tratado Hay-Bunau Varilla, Panamá, podría renegociar este Tratado de Neutralidad con Los Estados Unidos.

**Amael Monroe.** Profesor Fitzgerald, usted piensa entonces que podría ser más adelante. Y que cree usted que nuestros gobernantes sabrán los alcances de esto. Es diferente, creo a personas como Usted que se dedican a leer a documentarse y analizar los alcances de la Política Exterior del país no desde una posición partidista, sino más bien desde una perspectiva histórica, científica y objetiva, ¿Qué opinión le merece esto?

**Prof. Fitzgerald.** Bueno, en estos momentos no... Yo pienso que en estos momentos realmente lo que los panameños a nivel de gobierno lo que buscan es mantener una relaciones comerciales positivas, armónicas con Norteamérica y ese tema sobre la neutralidad como no les afecta directamente, aparte de que es un tratado que no se ve, sino que está pendiente, sienten que no es necesario directamente. Ahora que sube otro gobierno con otra mentalidad, que vea la parte esa de la neutralidad. Ahora ellos están en unas relaciones armónicas, de complacencia, económicas de TPC, ese es el ambiente en esencia. Los norteamericanos lo que buscan es garantizar sus intereses y además todo la otra parte de controlar el narcotráfico, lavado de dinero, tráfico de armas, o sea estos tratados lo han firmado no sólo con Panamá sino con otros países y lo que buscan es establecer mecanismos de coordinación que le sean favorables a ellos y que cuenten con la ayuda o el apoyo de los distintos países.

En el caso nuestro hay acuerdo de todo tipo. Hay un acuerdo por ejemplo que tiene que ver con el servicio aeronaval y a veces nos preguntamos de donde surge la idea de integrar el servicio aéreo y marítimo, pero es que eso está establecido en uno de los acuerdos y el común de la población no lo sabe, lo desconoce. Ellos, Los Estados Unidos, le llaman acuerdos operativos y están incorporados en dichos acuerdos. Y consideran que no son necesario que sean ratificados y no le dan la categoría de Tratado; o sea que tienen que ir a la Asamblea para ser ratificados. Pero su efectividad, implementación y aplicación llevan un texto.

**Amael Monroe.** Y va dirigida a cambiar toda una estructura y a reorganizar y fusionar las instituciones, crear un sistema que sea más fácil coordinar.

**Prof. Fitzgerald.** Así es...

**Profesor Juan Antonio Tack** ¿Cree Usted que Los Estados Unidos esperan reacciones por parte de Panamá, para hacer alguna aplicación al Tratado de Neutralidad, tomando en cuenta la Seguridad del Canal de Panamá?

Estoy seguro que los Estados Unidos sabe muy bien que a ningún próximo gobierno de Panamá se le ocurrirá mencionar siquiera el Tratado de Neutralidad del Canal de Panamá.

**Profesor Julio Yao** ¿Cree Usted que Los Estados Unidos esperan reacciones por parte de Panamá, para hacer alguna aplicación al Tratado de Neutralidad, tomando en cuenta la Seguridad del Canal de Panamá?

Los Estados Unidos no requieren ninguna reacción por parte de Panamá para interpretar o ejecutar el Tratado de Neutralidad como le convenga. Hace lo que considere es necesario hacer, sin respeto alguno al Derecho Internacional.

4. ¿La estrategia hemisférica por parte de Los Estados Unidos va dirigida a un sistema de dominación, qué posición tiene Usted con respecto a la influencia del bloque asiático y la posición norteamericana?

**Dr. Euclides Tapia.** Bien yo creo que como quiera que se estén desarrollando los acontecimientos actuales, ya Japón no representa un peligro desde el punto de vista de la competencia con Los Estados Unidos. China Popular o Continental, que tiene concesiones portuarias es la que creo con las que tendrá más que todo un recelo. Cualquier país que se introduzca aquí, igual sea o no aliado ellos no lo van a ver necesariamente bien, pero yo pienso que en todo caso el que más provocaría una reacción negativa de ellos sería por parte de

China, más que del Japón. Sin embargo los avances aquí de China Popular se han limitado a eso: Hasta donde han podido llegar con respecto a las concesiones portuarias; toda vez que fueron sus propuestas las más atractivas. Pero de allí a más, todavía no veo muy a corto plazo una influencia de la República Popular China aquí, porque Panamá tiene una estructura económica muy particular. Para ponerle un ejemplo, en el caso de Costa Rica, si se puede dar una mayor relación con la República de China, puesto que es un país de exportación como el caso del café y tiene un mercado evidentemente más favorable. Panamá no tiene esas particularidades, más bien es un país de servicios. A China Popular le dificulta poder penetrar y por lo tanto digitar la política exterior nuestra o interna, porque los aliados en ese sentido no están a las órdenes del día.

**Profesor Fitzgerald.** La estrategia hemisférica por parte de Los Estados Unidos va dirigida a un sistema de dominación, ¿Qué posición tiene usted con respecto a la influencia del bloque asiático y la posición norteamericana?

Bueno, el gobierno de George Bush hijo, en sus dos períodos, pero principalmente este que acaba de culminar, una de sus fallas es que se limitó o se dedicó más que todo a los problemas de medio oriente, en el caso del Asia, Corea del Norte, Afganistán, Kuwait, en fin; y descuidó la política exterior en Latinoamérica. Nuevamente entre las críticas que se le hacen recién salió es el abandono de la política norteamericana hacia América Latina. Luego entonces, vemos a una Sudamérica en su mayoría con un gobierno de centro-izquierda, de izquierda en el caso de Venezuela en particular es la influencia del socialismo, la China Popular o Continental, sobre todo en el tema comercial. En ese ambiente una de las observaciones que se le hacen a la administración de Barak Obama es que vuelva o que retome el interés por América Latina. Si hay una influencia creciente de China y en particular de Venezuela a través de la Unión Soviética, eso se está dando bastante. Irak, y sobre todo Irán. En sí hay un interés norteamericano de retomar la política exterior hacia América Latina. El Presidente Obama que participará en Trinidad y Tobago, nos ayuda a percibir como será la política norteamericana en América Latina, que en estos momentos anda en una línea de centro izquierda.

**Amael Monroe.** Prof. Fitzgerald, ahora mismo se está dando un movimiento político de unión en los países del Suramérica, dirigidos por Lula Da Silva, presidente del Brasil y que significa, por analogía, una especie de OEA, aunque creo yo, que diametralmente opuesto, ¿Qué piensa Usted de esto?

**Prof. Fitzgerald.** Evidentemente Los Estados Unidos puede resentir cierto temor por la carga y el peso económico y político que representa Brasil. Aunque mejor que sea Lula que tiene una posición más neutral que Chávez, que tiene una posición más radical. Volviendo al tema del liderazgo, el ALCA, no prosperó, Chávez, sacó su ALBA, que no lo ha podido impulsar porque el petróleo se le ha ido abajo, el precio que es donde es su fuerte; pero que a largo plazo ha neutralizado el ALCA, y allí Los Estados Unidos fracasó y ha tenido que impulsar los Tratados de Libre Comercio, ya sea de forma bilateral o unilateral entre los diferentes países. Pero el ALCA, fue un fracaso.

**Profesor Julio Yao.** La estrategia hemisférica por parte de Los Estados Unidos va dirigida a un sistema de dominación, ¿Qué posición tiene usted con respecto a la influencia del bloque asiático y la posición norteamericana?

Rechazamos completamente cualquier noción de "sistema de dominación" en Suramérica, que incluye a Centroamérica y Panamá.

**5. ¿Cómo califica Usted las Cumbres Hemisféricas y la participación del país en los diferentes temas?**

**Dr. Euclides Tapia.** Positivas, independientemente de los cuestionamientos que se le hagan o a lo cual sean objeto; porque permiten crear un ambiente de discusión para tratar multilateralmente problemas que no se pueden discutir o resolver de manera unilateral o bilateral; sino que requieren una acción concertada, de otra forma no se pueden enfrentar. Allí se pueden dar acuerdos o temas que pueden promover la paz, la seguridad y la tranquilidad hemisférica.

**Prof. Luis Fitzgerald.** ¿Cómo califica Usted las Cumbres Hemisféricas y la participación del país en los diferentes temas?

Es que Panamá no tiene una política muy definida, autónoma; más bien responde a los intereses de Los Estados Unidos; pero que tenga una política clara y definida como lo fue en la década de los años 70' del siglo XX, porque la década de los 80 también fue un total desastre, o que tenga el Canal como el centro del eje, como Hugo Chávez tiene el petróleo en Venezuela, como centro del eje, Panamá con el Canal no lo tiene. Lo que se ha hecho, es tratar de desvincular el Canal de la política exterior panameña, cuando su liderazgo está determinado por el comercio mundial y regional. Lo que está integrado del Canal a Panamá es los dineros o fondos que éste reporta al país, si se mantiene como dije aislado. Responde a un interés político, no partidista sino a una determinada clase social.

El Canal en estos momentos no responde a un partido político en particular, hay representantes de todos los partidos. El panameño común sabe que el canal es nuestro, pero lo ve en la distancia, no se identifica directamente por el Canal, quizás por la forma en que sus áreas se han revertido, quiénes se han beneficiado y es por ello que no se siente participe y beneficiado. Con respecto al comercio internacional, el Canal de Panamá se ha manejado en ese sentido y el panameño siente que no se ha beneficiado de manera directa por él.

**Amael Monroe.** Profesor, quería hacerle una última pregunta como geógrafo que es Usted. ¿Qué opinión le merece la nueva Agenda Hemisférica, planteada para la región y si considera que la misma redefine la concepción que se tiene de su posición geográfica, y de que manera, esto influye en el Canal de Panamá?

En el pasado la posición geográfica de Panamá, respondía a una postura estratégico-militar, pero hoy día con el avance tecnológico, eso realmente no es así y ese valor que se tenía en la década del 40', 50', 60', y 70', ha variado. Hoy día mantiene esa importancia pero desde el punto de vista estratégico comercial. Quiérase o no las rutas navieras del continente americano eran un punto obligado de paso. En esencia sigue siendo estratégico, pero han cambiado los objetivos. Para Los Estados Unidos, ya no es tener bases militares, sino que el Canal siga funcionando para su movimiento comercial y por ende su economía.

**Profesor Juan Antonio Tack.** ¿Cómo califica Usted las Cumbres Hemisféricas y la participación del país en los diferentes temas?

¿Ha palpado Usted algún resultado concreto y efectivo, para beneficio de los pueblos, de las "resoluciones" que salen de esas Cumbres? Entonces, parece que lo fundamental de esas Cumbres son sus aspectos sociales y turísticos.

**Prof. Julio Yao.** ¿Cómo califica Usted las Cumbres Hemisféricas y la participación del país en los diferentes temas?

Las cumbres hemisféricas son demasiado frecuentes, costosas, superficiales, vacías y no sirven propósito alguno mientras no haya condiciones que permitan llegar a acuerdos verdaderos.

**Profesor Yao,** que opinión le merece la nueva Agenda Hemisférica, planteada para la región y si considera que la misma redefine la concepción que se tiene de su posición geográfica, y de que manera, esto influye en el Canal de Panamá?

La agenda hemisférica realmente no existe. Existe una agenda en Los Estados Unidos que no difiere mucho de la anterior, del presidente George Bush.

#### **Perfil de nuestros entrevistados.**

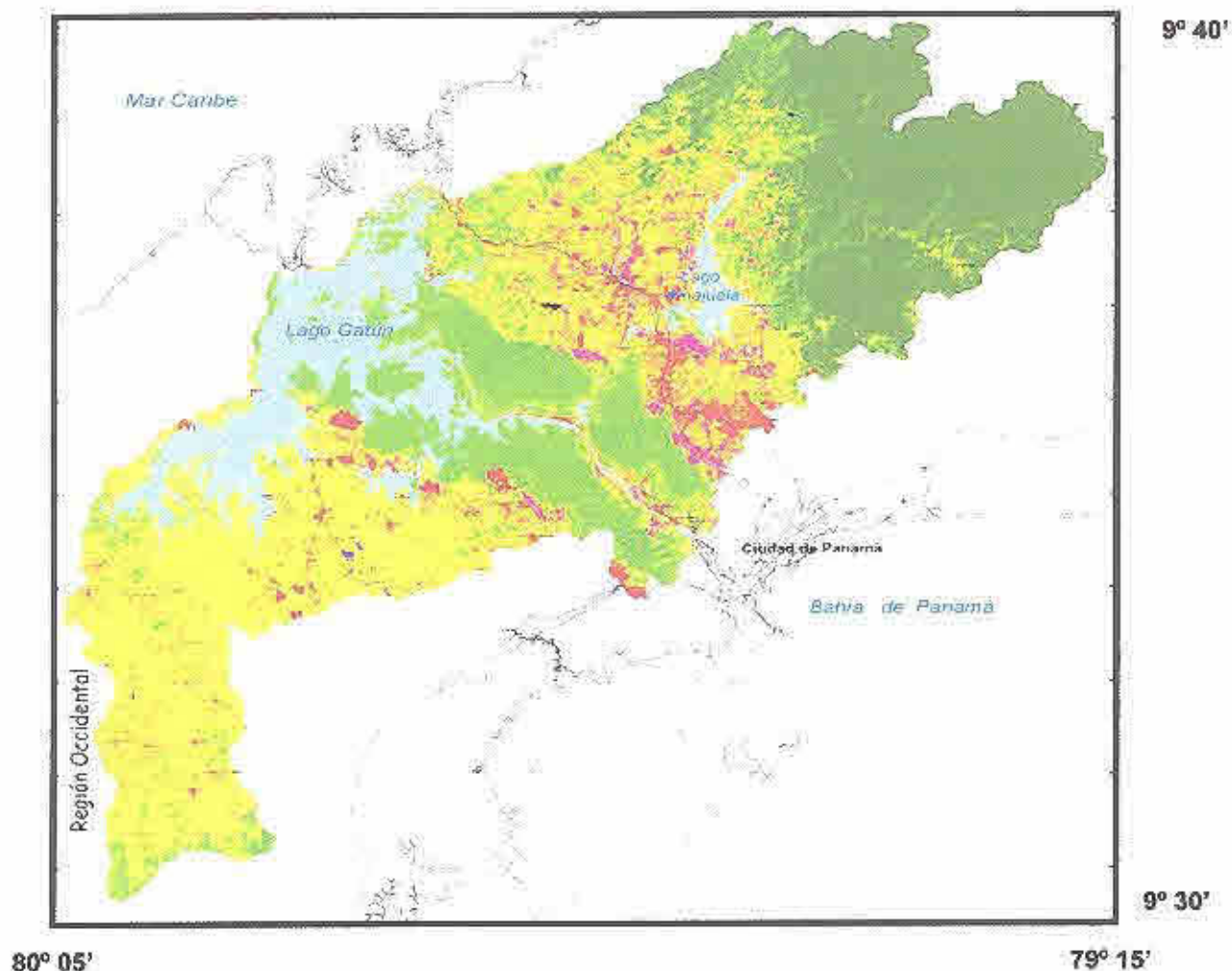
**Euclides Tapia.** Internacionalista. Ex Director de la Escuela de Relaciones Internacionales, Ex Vicedecano de la Facultad de Administración Pública. Funcionario de Carrera Diplomática del Ministerio de Relaciones Exteriores.

**Luis Fitzgerald.** Profesor En Humanidades Con Especialización En Geografía e Historia. Escritor e investigador en temas geográficos, históricos y en política exterior. Autor de obras analíticas sobre Historia de las Relaciones Entre Panamá y Los Estados Unidos.

**Juan Antonio Tack.** Diplomático y docente panameño. Desempeñó cargos en el servicio exterior en Suiza y Francia. Fue viceministro de Relaciones Exteriores en 1969. De 1970 hasta abril de 1976, Canciller y Jefe de las Negociaciones de los Nuevos Tratados del Canal, bajo el liderazgo del General Omar Torrijos Herrera. Negociador de los acuerdos de ocho puntos Tack-Kissinger, el cual sirvieron de base conceptual de los Tratados del Canal de 1977. Ha publicado diversos libros, ensayos y artículos sobre temas diplomáticos, políticos, científicos y otros.

**Julio Yao.** Docente universitario. Internacionalista.

**Figura 13. Cobertura Vegetal de la Cuenca del Canal, año 2003.**



**LEYENDA**

Coberturas vegetales		Otras coberturas existentes	
	Km 2.		Km2.
 Bosques Maduros	805.1	 Áreas pobladas	55.6
 Bosques secundarios	780.2	 Suelo sin vegetación	21.1
 Matorrales y rastrojos	514.2	 Explotaciones Mineras	3.6
 Pastizales	660.1	 Agua	436.5
 Paja canalera	89.8	 Sin Información	1.8
 Cultivos	2.9		
 Plantaciones forestales	26.1	 Carreteras	



Escala 1:370,000



Fuente: Convenio ANAM-APC. Monitoreo de la Cuenca del Canal. Agosto de 2005.